Cena 20 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



„DAR POMORZA"

Foto. F. Staszewski

LUTY 1948
ROK III NR 2(17)

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

WYNIKI III KONKURSU „ŻEGLARZA"

W ramach ogłoszonego w październikowym numerze „Żeglarza" konkursu na wspomnienia z letnich kursów pracy morskiej — napłynęło 157 prac co świadczy o dużym zainteresowaniu, jakie konkurs wzbudził wśród byłych „PCWM-iaków". Sąd konkursowy w skład którego weszli: dyrektor PCWM Józef Michałowski, dyrektor Gdańskiego Oddziału Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych Jan Michalski, inspektor wychowania morskiego PCWM Stanisław Ludwig oraz z-pca insp. wych. morsk. Jerzy Miciński — na posiedzeniu w dniu 31 stycznia br. doszedł do następującej konkluzji:

Pierwszą nagrodę w postaci książki K. Lepszego „Dzieje floty polskiej", książki Brunona Dzimicza „Przygody Mata Moreli" oraz specjalnego (11/12) numeru „Techniki Morza i Wybrzeża" poświęconego polskim portom — przyznano jednogłośnie GRZEGORZOWI KORPIELI z Białej Krakowskiej za pracę p. t. „Moje przeżycia na kursie PCWM w Łebie i Gdyni".

Drugą nagrodę — książkę J. Bartosika „Wierny okręt" otrzymał JERZY TYLEC z Chorzowa (praca bez tytułu).

Trzecia nagroda — książka J. Pertka „Wielkie dni małej floty" przyznana została LESZKOWI CZABĄKOWI z Warszawy. Praca jego zatytułowana jest „PCWM — pracuje".

Czwarte miejsce zajął ADAM BOREK z Krakowa za pracę p. t. „Wspomnienie z pobytu na K. P. M." Nagrodą jest książka Forestera „Bitwa o Maltę".

Piąte miejsce w konkursie oraz książkę A. Fiedlera „Dziękuję Ci Kapitanie" zdobył TADEUSZ WILGOS z Morąga. Praca jego nosi tytuł „Przy przeładunku węgla".

Szóstą nagrodę — książkę inż. Czarneckiego „Modelarstwo szkutnicze" otrzymał TADEUSZ KALITA z Białegostoku za pracę „Dzień na stoczni".

Siódma nagroda w postaci książki Londona „Syn słońca" przyznana została JÓZEFOWI CIAPALE z Biczyc k/Nowego Sącza. Praca Ciapały zatytułowana jest „Wędzarnia".

Ósmą nagrodę, książkę Sempołowskiej „Na ratunek" zdobył JERZY MALINOWSKI z Biłgoraja za pracę „Moje dwa pierwsze połowy".

Dziewiąte i dziesiąte miejsce w konkursie oraz nagrody w postaci książki „Opowieści Morskie" Salińskiego oraz specjalnego (11/12) numeru „Techniki Morza i Wybrzeża" — otrzymał STEFAN JAROSZ z Sopotu. Prace Jarosza noszą tytuły „Fala" oraz „Nasz pierwszy rejs".

Dodatkową nagrodę — książkę Kochańczyka „Ostatni rejs" — przyznał Sąd Konkursowy STANISŁAWOWI WOJSKIEMU ze Skierniewic za pracę „W porcie".

Nagrody rozesłane zostały pocztą, poza tym wszyscy wymienieni Autorzy otrzymali odpowiednie listowne zawiadomienia.

Poniżej drukujemy najciekawsze fragmenty z kilku nagrodzonych prac. Fragmenty te tworzą pewną logiczną całość, przy czym nie są one uszeregowane dokładnie wg kolejności nagród.

Niech wszyscy ci, którzy w bieżącym roku pragną wziąć udział w kursach pracy morskiej — przeczytają i skonfrontują je ze swoimi o kursach wyobrażeniami.

II NAGRODA.

„Od samego rana padał drobny deszcz i wiała zachodnia czwórka. Nasza grupa miała w tym dniu zajęcia szalupowe. Zaraz po śniadaniu razem ze sternikiem wypłynęliśmy z przystani. Przywitała nas krótka fala. Mieliśmy pływać po Dziwnej, ale uprosiliśmy sternika — by wypłynął na pełne morze. Każdy z nas naczytał się o sztormach i marzył, żeby stoczyć walkę z groźnym żywiołem i wyjść z niej zwycięzcą.

Deszcz już tylko mżył, lecz wzmógł się wiatr. Widziałem, jak olbrzymie fale przewalają się i pryskają kaskadami piany.

Pierwsza fala wyniosła naszą małą „ósemkę" na grzbiet, ale za chwilę już zjeżdżaliśmy w bruzdę. Poczułem, jak żołądek podnosi mi się gdzieś pod gardło.

— Jurek, tylko nie rób się miłosiernym i nie karm rybek — pomyślałem. Ale nie miałem czasu długo myśleć o sobie, bo trzeba było porządnie wiosłować. Szalupa to zjeżdżała w dół, to mozolnie drapała się na fale. Wokoło góry zielonej wody, ubrane czapą z pian, chlustały na nas, ze złości, że muszą nas nieść na swych grzbietach, a nie mogą nas wywrócić.

Aż przyszła dziewiąta fala. Zdawała się większa i groźniejsza od innych.

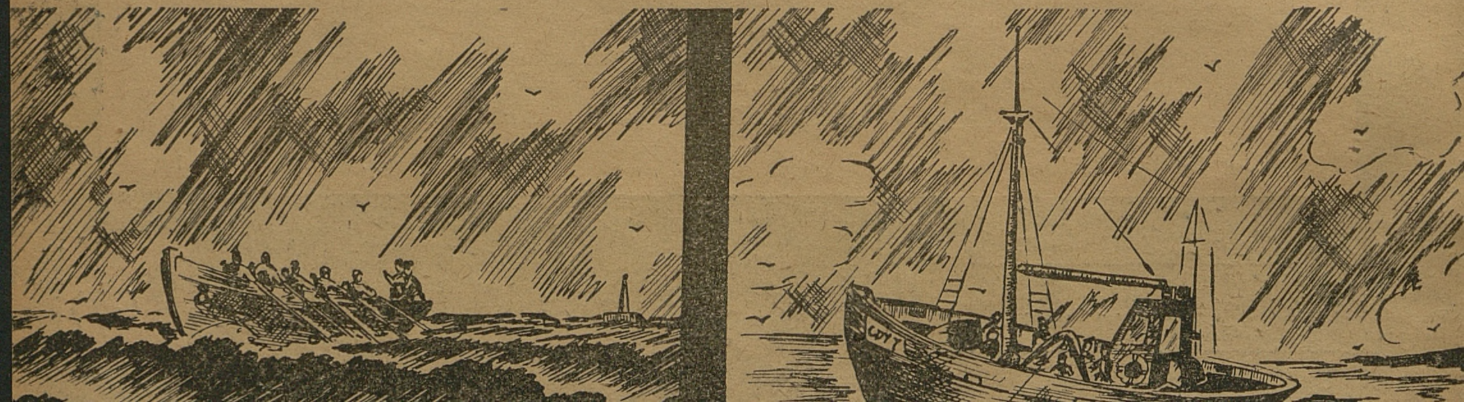
Ostra komenda sternika:

— Wstecz!

Ręce same wykonały rozkaz i szalupa podniesiona na falę znów zjechała w bruzdę. Każdy przemoknięty był do nitki, więc zawróciliśmy. Znów komenda. Ale nie zdążyliśmy wykonać zwrotu, a już następny grzywacz uderzył w prawą burtę. Chlusnęło i woda zalała dno szalupy.

Myślałem, że koniec, że toniemy, bo zobaczyłem, jak biegnie następna fala, aby uderzyć w nas, zalać i zatopić — ale zdążyliśmy wykonać zwrot i teraz fale popychały nas tylko do brzegu. Pomimo, że każdy z nas mokry był od wody, spoceni byliśmy z wysiłku i wrażenia.

Poniższe rysunki, ilustrujące poszczególne fragmenty kursów pracy morskiej PCWM —



Po piętnastu minutach wiosłowania byliśmy za falochronami. A jednak zwyciężyłem morze, nie dałem się! — To była moja pierwsza myśl.

Około południa chmury rozeszły się, wyjrzało słońce, ucichł wiatr. Pobiegliśmy na brzeg. Morze jakby zawstydzone ucichło. Fale lizały piasek u naszych stóp i coś nam opowiadały. Wsłuchałem się w ich szept i usłyszałem, że rozmawiają o polskich marynarzach, bo przecież to jest polskie morze! Polski Bałtyk!"

TYLEC JERZY

I NAGRODA.

„...My wszyscy jesteśmy zadowoleni, pomimo że skropiliśmy potem ten teren. W pierwszym tygodniu ćwiczenia szalupowe. Nie zrozumie tego ten, kto nie zginał się nad ciężkim wiosłem barkasu czyli 14-wiosłowej szalupy. Już po godzinie wiosłowania nie czuje człowiek własnych rąk. Potem wiosło parzy nieznośnie — na delikatnych rękach robią się wzdymki. Czoło zalewa się potem, a mięśnie omdlewają. Trudno utrzymać wiosło w dłoniach... lecz sternik wszystko widzi...

— Nie pędzluj wody — woła na wyczerpanego delikwenta — czemu topisz co chwilę wiosło — krzyczy na innego — i dalej miarowym pokrzykiwaniem nadaje tempo wiosłowania załodze. Po kilku dniach mięśnie przyzwyczajają się jednak do tej pracy. Każdy ruch jest coraz to bardziej opanowany i jeśli każdy wioślarz w czasie pływania podda się całkowicie sternikowi nie zważając na własną ambicję, to wiosłowanie staje się rzeczą naprawdę przyjemną. Jak to miło wypłynąć w pogodny dzień na morze! Sternik gromko pokrzykuje. Chłopcy pracują jak maszyny, a wioselka chodzą równiutko w jednakowych odległościach. Fala podpływa pod dziób szalupy i unosi go wysoko w górę. Trzeba wtedy mocno oprzeć nogi o wręgi, by nie stoczyć się na dno łodzi.

Nagle pada komenda:

— Wiosła skróć!

Jest to najmilsza komenda. Wciąga się wtedy wiosła do wnętrza łodzi, opiera o przeciwległą burtę i można odpoczywać. Brzeg lśni w dali białymi wydmami i plażą. Molo wygląda jak kawałeczek zapałki wystającej w morze. Fala kołysze barkasem w przód — w tył, z burty na burtę. Zarzucamy kotwicę. Podpływają także inne barkasy i stają koło nas. Śpiewamy. Pieśń wyrywa się z dziesiątek piersi i biegnie daleko po wodzie... dociera do rybaków zarzucających gdzieś sieci i do letników na dalekiej plaży, a każdy kto usłyszy smutną pieśń „Chłopcy, a - hoj!" — szuka jej źródła — patrzy w morze i widzi w dali szalupy kołyszące się na falach, maleńkie jak łupinki wobec ogromu morza lecz wesołe i rozśpiewane. Nie zawsze jednak jest tak pięknie. Czasem zerwie się szkwał, powstają grzywacze. Wtedy z każdą falą trzeba walczyć. Każda fala spycha szalupę w tył. Sternik niepokoi się patrząc na rosnące fale i pokrzykuje co chwila:

— Z krzyża chłopcy, z krzyża!

A my wytężamy wszystkie swe siły, aby osiągnąć cel — zwyciężyć.

*

Każda zresztą praca na kursie PCWM, to walka i ćwiczenie silnej woli. Idziemy np. pracować do wędzarni i fabryki rybnych konserw. Wchodzimy do sali wyłożonej białymi kaflami. Pod ścianami baseny do płukania ryb, na środku długie stoły, także kaflowe. Na stołach istne góry dorszy. Jakaś panienka prosi z uśmiechem, żebyśmy ulokowali się koło stołów i zabrali do pracy, bo wszystkie te ryby musimy dzisiaj wypatroszyć i zrobić filety. Nie wierzymy własnym uszom.

— Toż proszę pani, jak mam wypatroszyć w domu przed wigilią kilka ryb, to dwie godziny muszę na to poświęcić — a te setki ryb mielibyśmy dziś jeszcze skończyć? — pyta jeden z chłopców. — Przecież przypada tu na jednego najmniej 100 ryb!

— Z niedowierzaniem zabieramy się do pracy. Panienka pokazuje, objaśnia, tłumaczy, uśmiecha się do każdego z nas — a my okrwawieni po łokcie, z nożami w dłoniach rżniemy rybom brzuchy, skrobiemy, odcinamy głowy i ogony, filetujemy. Łuska pryska na wszystkie strony. Wkrótce jesteśmy nią oblepieni od stóp do głów. Choć to trochę nieprzyjemne, jednak efektownie wygląda. Promyk słońca zagląda do nas przez okno i w łuskach na naszych twarzach i włosach rozpala ogniska mieniące się kolorami tęczy.

Z kaflowego stołu spływa strugą krew i woda z poćwiartowanych ryb..."

KORPIELA GRZEGORZ

III NAGRODA.

„...Przy wyjściu z zatoki mija nas trauler Marynarki Wojennej idący na patrol. Siedzimy na dziobie na skrzynkach na ryby i opowiadamy kawały. Noc ciemna jak atrament! Za rufą widać ginące światła Gdyni. Każdy z nas czekał tego wyjazdu z niepokojem i każdy chciał jak najprędzej pojechać. My z przyjacielem przenosimy się na rufę i rozmawiamy głośno o morzu, przygodach na nim, o tym jak pójdziemy w rejs na Morza Południowe, które są celem naszych marzeń. W końcu robi się chłodno, więc włazimy do motorowni i tam zasypiamy.

Rano budzą nas dzikie wycia! Po wyskoczeniu na pokład okazuje się, że to nie wycie, tylko śpiew naszych kolegów. Ha — trudno! jak obudzili, to już nie będziemy spać. Pogoda cudna, ani śladu po nocnej huśtawce. Morze spokojne jak jezioro. Przyłączamy się do śpiewu i straszymy dorsze piosenką o piracie. Trał już ciągniemy za sobą i kuter wlecze się strasznie wolno. Za chwilę motor stop! — i trał na pokład! — Liny trałowe na bęben windy i powoli ściągamy trał. Każdy wypatruje, kiedy ukaże się matnia. Po chwili widać, jak w odległości jakichś 200 metrów wynurzyła się. Białe brzuchy dorszów błyszczą w słońcu. Dociągamy matnię do burty i zaczyna się ruch. Jeden z rybaków wrzeszczy na mnie: „podaj talie!" — a ja nie wiem, za co łapać. „Dawaj ofiaro talię!" — krzyczy na mnie coraz bardziej zdenerwowany, aż kolega bardziej uświadomiony pod tym względem wybawia mnie z kłopotu, podając mu talię. Jak się okazało jest to kombinacja bloków, ułatwiająca wydobycie sieci na pokład. Ryby wysypane na pokład — i teraz robota dla nas. Załadować do skrzynek i wstawić do luku. Mieliśmy około 3 ton dorszy. Rzucamy trał drugi raz, a sami dzielimy się dotychczasowymi wrażeniami. Tym razem wyciągamy 4 tony i szyper decyduje, że wracamy.

Pytamy, gdzie jesteśmy? Okazuje się, że 86 km od Helu. Jak na pierwszy raz, to wystarczy!

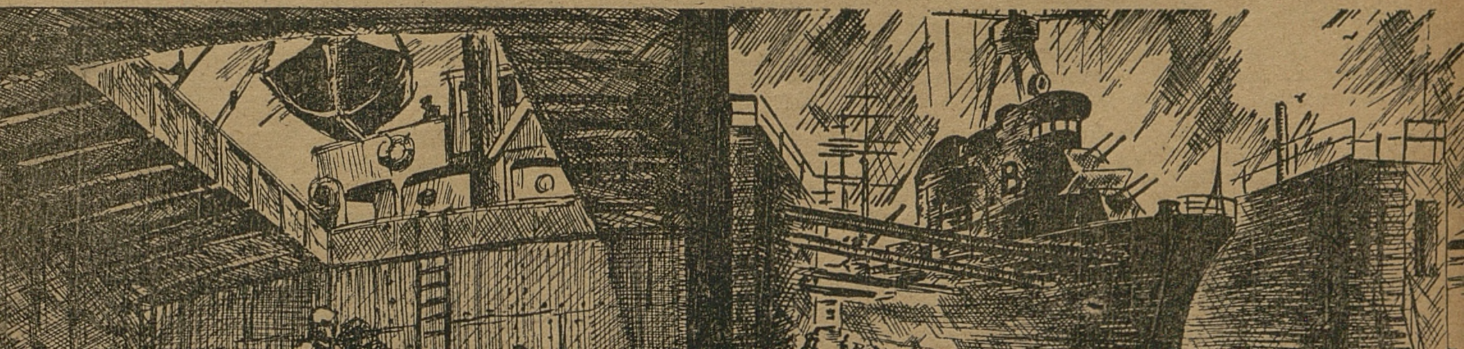
— A teraz wymyć pokład, rozwiesić sieci i zrobić porządek!

Wracamy o 6-tej wieczorem do Gdyni.

Po wyjściu na ląd ziemia buja się jak pijana, a my brudni, cuchnący dorszami idziemy chwiejnym krokiem i ziemia wydaje się nam po raz pierwszy **niebezpieczna i zdradliwa!**

CZABAK LESZEK

wykonał były ich uczestnik Edward Skobodziński obecnie uczeń Szkoły Jungów.



IV NAGRODA.

„Spośród licznych wrażeń na kursie, najsilniej utkwiła mi w pamięci trymerka węgla, jako punkt kulminacyjny zajęć portowych. Po podziale na grupy, z niecierpliwością i podnieceniem oczekiwaliśmy na swoją kolejkę do pracy przy węglu. Wreszcie nasza grupa została wyznaczona i pod przewodnictwem instruktora Ptasika „doświadczonego węglarza", z mydłem i ręcznikami pod pachą udaliśmy się na nabrzeże „Huk". Tutaj w całej pełni pulsowało gorączkowe życie nie tak dawno zmartwychwstałego Szczecina. Odgłos syren okrętowych pomieszany ze zgrzytem, stukiem i piskiem przetaczanych wagonów oraz pracujących „pełną parą" dźwigów wyraźnie dawał znać o życiu starego portu i upominał się o jak najwięcej rąk chętnych do pracy. Po sprawdzeniu obecności wszystkich kursantów rozebraliśmy się i jedynie w spodenkach kąpielowych oraz w „białych" furażerkach na głowach zagłębiliśmy się w ciemnym luku pięknego szwedzkiego motorowca „Arne" łakomego, jak zresztą wszystkie inne, na czarny polski diament. Wewnątrz obecni już trymerzy portowi uzbroili nas w łopaty i polecili w ukryciu, ze względu na bezpieczeństwo, cierpliwie czekać na pierwszą porcję. Wnet też w górze na tle jasnego nieba zamajaczyła sylwetka potężnego chwytaka. Olbrzymie jego szczęki rozwarły się i 5 ton węgla z ogłuszającym hałasem zsypało się w głąb, podnosząc gęste tumany czarnego pyłu. Zaraz po zniknięciu chwytaka za burtą poczęliśmy za przykładem doświadczonych trymerów, przy pomocy łopat, rozprowadzać bezładną kupę węgla po całej powierzchni ładowni. Praca z początku jakoś nie szła. Nie przyzwyczajone do dużego wysiłku ręce omdlewały, a ciało pokrywało się potem, który pomieszany z pyłem węglowym gryzł i drażnił skórę, a zwłaszcza twarz i oczy. Prócz tego wszędzie wciskający się pył nie pozwolił swobodnie oddychać zatykając nos i wysuszając w ustach ślinę, a i kręgosłup nie nawykły do ciągłego zginania się coraz boleśniej dawał o sobie znać. Niejedno ciężkie westchnienie wyrywało się z zasuszonych piersi, lecz na widok pracującego obok ramię przy ramieniu starego trymera, którego skroń przyprószyła już siwizna, człowiek opamiętał się i wstyd mu było swojej słabości. Wszak on tak pracuje przez całe życie i nie narzeka.

Tymczasem znów nad lukiem pojawił się chwytak, zsypał węgiel i ta sama praca zaczynała się na nowo i tak powtarzało się w koło aż do późnego popołudnia. Po pracy udaliśmy się do pobliskich łazienek, by zmienić kolor skóry z czarnego na normalny. Następnie ze śpiewem na ustach udaliśmy się do Ośrodka. Wieczorem kładąc się do snu zauważyłem, że godnie zapracowałem na spoczynek i że bardziej jeszcze kocham morze niż przedtem i ślubuję Mu dozgonną wierność!"

BOREK ADAM

VI NAGRODA.

„Strażnik otwiera bramę i wpuszcza nas na teren Stoczni Nr. 13. Na samym wstępie spostrzegamy przycumowane do nabrzeża trzy podwodne jednostki Marynarki Wojennej: OORP „Ryś", „Żbik" i „Sęp". Trochę dalej za nimi „Dar Pomorza" przygotowuje się do nowego rejsu. Przyglądamy się z zaciekawieniem i zachwytem. Z zazdrością myślimy o tych szczęśliwcach, którzy na „Darze" popłyną w świat. Mimo, że jest pełno ciekawych i godnych uwagi rzeczy, nie ma czasu na przyglądanie się.

Przyszliśmy pracować. W magazynie stoczni uzbrajamy się w skrobaczki i druciane szczotki — służące do oczyszczania z rdzy kadłubów statków. Pod kierunkiem majstra udajemy się do suchego doku Nr. 1, w którym znajduje się w remoncie ORP „Błyskawica". Właśnie przy niej mamy pracować. Rzecz zda się bardzo prosta — skrobaczką zdziera się ze stalowego poszycia okrętu rdzę i starą bezużyteczną farbę, a szczotką zdrapuje się pozostałości. Każdy w „przydziale" otrzymuje jeden płat stalowy do oczyszczenia.

Zaczyna się od kila. Z początku praca idzie raźno, urozmaicana dobrym humorem „wiary". Lecz po pewnym czasie humory rzedną. Ręce i kark zaczynają nieznośnie boleć, oczy zaczerwienione od wpadającego w nie pyłu rdzy pieką niemożliwie. Chciało by się mimowoli zadartą do góry głowę opuścić, rękom dać wypoczynek. Jakby na dodatek tych wszystkich „mąk" słońce zaczyna prażyć niemiłosiernie, wytaczając z naszych nieprzyzwyczajonych do podobnej pracy ciał strugi potu. Staram się nie poddać niemocy ogarniającej mięśnie; pewną pomocą w tym jest myśl, że pracuję przy bohaterskim okręcie, który stoczył niejedną walkę z wrogiem i morzem. Przebiegam myślą wszystkie wiadomości, jakie wyczytałem o tym okręcie z „Marynarza Polskiego".

Instruktor oznajmia nam, że jeżeli pracę ukończymy wcześniej i zostanie trochę czasu przed powrotem do Ośrodka, to zwiedzimy „Błyskawicę". To jedno wystarcza do przyśpieszenia tempa. Każdy stara się dorównać robotnikom pracującym obok nas. Próbuję urozmaicić sobie żmudną robotę zbieraniem „do kupy" wrażeń dnia dzisiejszego i porównywaniem ich z pierwej zdobytymi. **Dochodzę do wniosku, że cały ten kurs, jaki odbywam, jest jakby jedną wielką lekcją szacunku dla pracy robotnika tak niezbędnego do istnienia naszej Ojczyzny — ..."**

KALITA TADEUSZ

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

Na kurs nadesłano ogółem 228 zgłoszeń. Warunki uczestnictwa brzmiały:

a) Zgłoszenie się i nadesłanie indywidualnego planu działalności w zakresie wychowania morskiego oraz planu zamierzeń w zakresie samokształcenia morskiego.

b) Systematyczne nadsyłanie sprawozdań z przebiegu wykonywania punktu a) popartych dowodami działalności.

c) Branie udziału w ankietach ogłaszanych w „Żeglarzu".

Jak wygląda to w praktyce?

Do dnia 5 lutego na 228 zgłoszonych — odpowiedzi na 1-szą ankietę (na temat K. P. M.) nadesłało zaledwie 125 uczestników czyli ca 55%. Natomiast sprawozdań z wykonywania indywidualnego planu pracy dostarczyło aż... 12 uczestników, t. j. ok 5,3%.

Zatem jest tylko 12 poważnych kandydatów na Kursy Przodowników! A co robią pozostali? Czy poprzestali jedynie na zaplanowanym projekcie? A choćby nawet coś robili, to jak możemy ocenić ich pracę? Co ma być dowodem zrozumienia naszych dążeń?

Potraktujcie ten komunikat jako ostatnie bezwzględnie ostrzeżenie: DO KOŃCA MARCA CZEKAMY NA UZUPEŁNIENIE ZALEGŁYCH ODPOWIEDZI NA ANKIETY ORAZ NA NADESŁANIE OBSZERNYCH UDOKUMENTOWANYCH SPRAWOZDAŃ Z PRACY I SAMOKSZTAŁCENIA.

W dniu 31 marca br. wszyscy, którzy nie wypełnią do tego czasu jakiegokolwiek punktu warunków uczestnictwa — zostaną z listy Kursu Przodowników nieodwołalnie skreśleni. PCWM ma ambicję zgromadzenia na Kursie Przodowników jedynie tylko tych, którzy morze rzeczywiście ukochali i bez deklamacji oraz słomianego zapału — chcą dla niego usilnie, systematycznie i wydajnie pracować. A to, czego od Was wymagamy — jest niczym innym tylko sprawdzianem Waszego umiłowania, Waszej systematyczności i konsekwencji w postępowaniu.

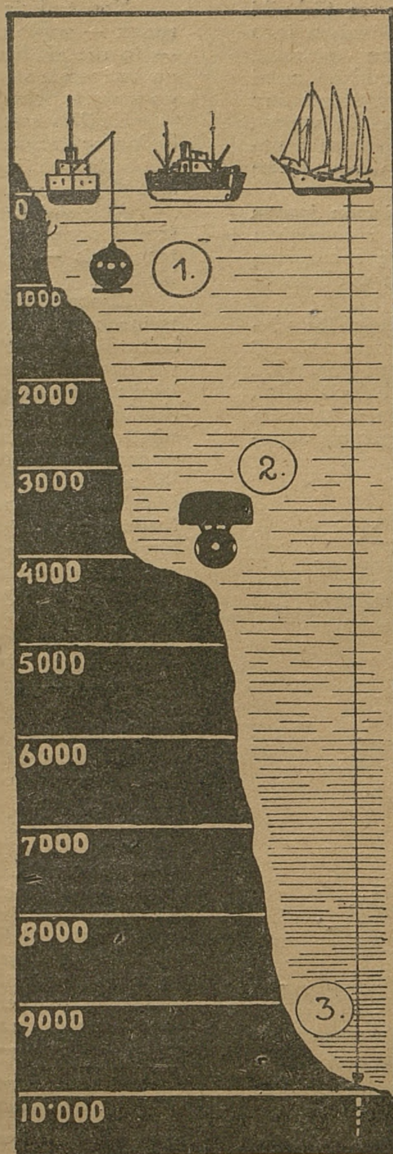
POZNAWANIE MORZA

Umiejętne wykorzystanie sił przyrody wymaga dobrego ich poznania. Wszystkie wielkie sukcesy techniki opierają się na długich i żmudnych badaniach, które zresztą prowadzone są nie tylko dla celów praktycznych, lecz także z chęci poznania tego wszystkiego, co nas otacza. Również do ujarzmienia i wykorzystania potężnego żywiołu morskiego potrzebna jest znajomość zachodzących w nim zjawisk. Na niej opiera się technika budownictwa portowego, technika konstruowania statków morskich i technika eksploatacji zasobów rybnych mórz. Niemniej tajemniczy świat morski pobudza wrodzoną człowiekowi ciekawość i żądzę poznania.

Nauka, która bada prawa przyrody rządzące morzem, nazywa się oceanografią. Jeden jej dział (oceanografia fizyczna) — zajmuje się wodą morską, jej składem chemicznym, temperaturą, ciśnieniem, barwą, przenikliwością światła, zamarzaniem i ruchami wody: falowaniem, prądami, przypływem i odpływem, powstaniem i rozwojem kształtów dna i brzegów.

Drugi dział (oceanografia biologiczna) — bada świat roślinnych i zwierzęcych organizmów żyjących w morzu.

Początki oceanografii datują się od dawna, mając swe źródło w opowiadaniach i opisach żeglarzy, często zabarwionych dużą dozą fantazji. Z czasem uczeni podróżnicy zgromadzili bardziej wiarogodne materiały, aż wreszcie z rozwojem nauk przyrodniczych w XIX wieku — zastosowano metody naukowej obserwacji. Z konieczności przedmiotem badań mogły być przede wszystkim zjawiska zachodzące na powierzchni lub przy brzegach i do połowy XIX wieku mniemano, że w głębinach panuje absolutna martwota. Dopiero w r. 1860 podczas naprawiania kabla podwodnego, który w tym celu wyciągnięto na statek z głębokości 2.000 m zauważono liczne okazy fauny głębinowej przytwierdzone do kabla. Odkrycie to dało podnietę do badania głębin morskich. Szereg państw wyekwipowało specjalne statki, które przemierzyły z ekipami uczonych wszystkie oceany. Podczas wypraw robiono liczne pomiary np. głębokości, szybkości prądów, zasolenia, łowiono sieciami głębinowymi i t. d. Powstały też instytuty oceanograficzne, opracowujące materiały dostarczane przez stale powtarzane wyprawy badawcze.



Rozwój geologii pozwolił na odtworzenie dziejów mórz i procesów kształtowania się dna i brzegów.

Wreszcie w r. 1934 pierwszy człowiek wtargnął prawie na 1000 metrów pod wodę. Był to uczony amerykański Beebe (1), który opuścił się w głąb Atlantyku w kuli stalowej zawieszonej na linie, oglądając na własne oczy szereg nieznanych gatunków głębinowych.

W roku bieżącym oceanografia stawia dwa wielkie kroki naprzód. Wyprawa szwedzka na statku „Albatross" (3) wyposażonym w nowowynaleziony przyrząd do pobierania prób dna morskiego przy pomocy 20 metrowej rury, wbijającej się całkowicie w dno — przywiezie szereg takich „próbek" z głębiny 10 km. na Oceanie Spokojnym. Ponieważ na powstanie warstwy 20 m osadów na takiej głębokości potrzeba 20.000.000 lat — zbadanie próbek pozwoli na poznanie z grubsza dziejów Pacyfiku na przestrzeni tego właśnie okresu.

Wielkim wydarzeniem będzie także wyprawa uczonego szwajcarskiego Piccarda (2) w specjalnie skonstruowanym statku podwodnym na głębokość 4.000 metrów. Będzie to stalowa kula z pływakiem mieszcząca 2 ludzi oraz szereg aparatów, obciążona balastem i wyposażona w śruby poruszane elektrycznymi motorami. Zanurzywszy się pod własnym ciężarem na głębokość 4.000 metrów poruszać się będzie w kierunku poziomym przy pomocy śrub, wreszcie po zrzuceniu balastu wypłynie na powierzchnię, gdzie odnajdzie ją statek — baza.

Morze będzie musiało znowu wydać niejedną ze swych tajemnic.

Kurs przygotowawczy obowiązuje wszystkich kandydatów na letnie kursy pracy morskiej. Uczestnikiem jego zostaje automatycznie każdy prenumerator „Żeglarza", który wytnie, starannie wypełni i nadeśle do Redakcji umieszczone obok zgłoszenie. W każdej chwili można zgłosić się na kurs i nadesłać zaległe zadania (ogłoszone w n-rach 7, 8/9 z 1947 r., oraz 1 z 1948 r.) jednak nie później jak do 30 marca r. b., oczywiście nie otrzymując punktów za punktualność, które zyskiwali wcześniej zgłoszeni. Kurs odbywa się systemem korespondencyjnym. Obowiązki uczestników są następujące:

1) prenumerowanie i uważne czytanie „Żeglarza",
2) przyswojenie wiadomości podanych w artykułach z cyklu „kurs przygotowawczy", umieszczanych po dwa w każdym numerze,
3) wykonanie zadań ogłaszanych w każdym numerze „Żeglarza",
4) wykonanie arkusza zadań sprawdzających na zakończenie kursu,
5) przestrzeganie wymagań Redakcji co do terminów i formatu odpowiedzi,
6) czytanie książek i czasopism na tematy morskie celem gromadzenia wiadomości o morzu.

PRZEPISY PORZĄDKOWE

Zgłoszenie nadsyła się tylko raz. Odpowiedzi na zadania należy czytelnie podpisywać imieniem i nazwiskiem, podając zarazem swój adres. Redakcja nie udziela wyjaśnień, ile kto uzyskał punktów. Dokładne warunki kursów pracy morskiej zostaną podane w jednym z następnych numerów.

PUNKTY KARNE

Uczestnikom kursu, którzy kilkakrotnie nadsyłają zgłoszenie, pytają się o ocenę zadania, o warunki kursów pracy morskiej lub o sprawy wyjaśnione już w „Żeglarzu" — Redakcja odlicza od ogólnej punktacji 10 punktów karnych za nieuwagę i niestosowanie się do przepisów porządkowych.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

Nazwisko i imię

adres

data urodz. zawód ojca

wykształcenie ....

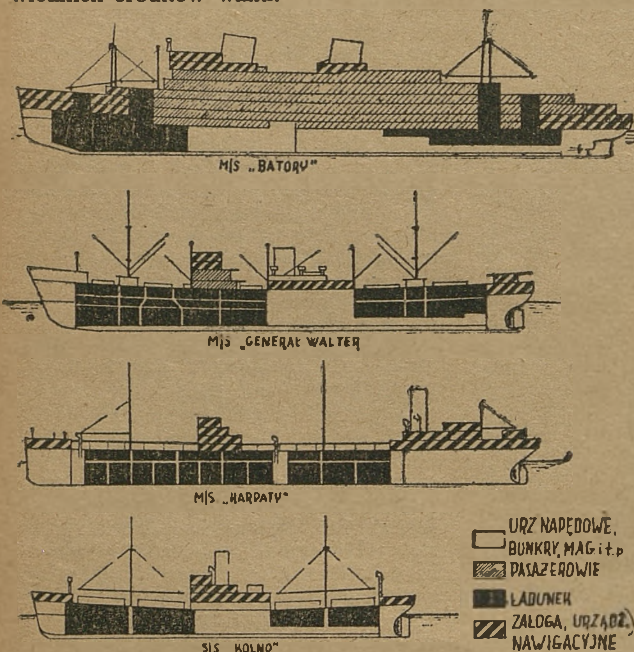
CZYM JEST STATEK

Statek morski jest takim samym wytworem techniki jak kolej żelazna, samochód czy samolot. Głównym jego zadaniem jest przewożenie ludzi i towarów na ogromne nieraz odległości między kontynentami oddzielonymi przez oceany. Poza tym — odpowiednio przystosowany — służy także do rybołówstwa, do prowadzenia wojny, do różnych pomocniczych czynności, wynikających z potrzeb żeglugi (np. holowanie), a wreszcie — dla przyjemności i sportu (jacht).

Statek, który przewozi ładunek, jest niczym innym jak wielkim magazynem, spichrzem czy też zbiornikiem (przy ładunkach płynnych), posiadającym tę szczególną własność, że utrzymuje się na wodzie i płynie w obranym kierunku.

Statek do przewozu pasażerów — jest poprostu pływającym hotelem poruszającym się z szybkością 10—30 węzłów (35—55 km/godz.) np. między Europą i Ameryką.

Okręt wojenny — to pływająca forteca, bateria dział, wyrzutnie torped, min czy bomb, gniazda ckm, a zarazem koszary dla pewnej ilości ludzi i zasobne magazyny odpowiednich środków walki.



Konstrukcja statku musi spełniać podstawowy warunek — zapewnić zdolność pływania po morzu. A morze — to nie gładka tafla wody. Statkiem nieraz rzucają fale na wszystkie strony, biją weń masami wody, jakby chciały go pogiąć, połamać i zmiażdżyć.

Kadłub statku musi być mocny i odporny. Tę niezbędną wytrzymałość dają mu wiązania belek stalowych stanowiących jego szkielet oraz gruba blacha tworząca szczelne poszycie dna, burt i pokładu.

Aby statek mógł się poruszać — posiada odpowiednie środki napędne. Niegdyś były to żagle rozpięte na masztach, dziś — śruba osadzona na wale, poruszanym silnikiem.*)

Znaczną część kadłuba zajmują pomieszczenia mające związek z napędem statku: maszynownia, ew. kotłownia, ładownie na paliwo. Z kolei część wnętrza — zwłaszcza w nadbudówkach — przeznaczona jest na mieszkania kapitana i załogi oraz niezbędne urządzenia gospodarcze (kuchnia, magazyn prowiantowy, i t. p.). Wreszcie w różnych ciasnych zakamarkach mieszczą się zbiorniki wody, magazyny sprzętu, komora łańcucha kotwicznego i t. d. W najwyższym punkcie nadbudówki urządzona jest kabina nawigacyjna, radiowa i sterówka połączona bezpośrednio z najwyższym pokładem zwanym mostkiem, skąd kapitan lub jego zastępca — oficer — kieruje ruchami statku. Pozostała część wnętrz służy właściwym celom statku — a więc jako ładownia lub pomieszczenia pasażerów. W tym wypadku statek posiada ogromne nadbudówki, w których znajdują się jak w każdym hotelu pokoje—kabiny, sale jadalne i rozrywkowe, dancingi i bary.

Pomiar objętości wnętrz służy za podstawę określenia wielkości statku. Zresztą także w budownictwie lądowym wielkość domu określa się jego kubaturą czyli objętością w m³. Jednak statki mierzy się nie w m³ lecz w angielskiej jednostce objętości - w tonie rejestrowej (Register Ton = 2,8 m³). Jeżeli mierzymy pojemność całego wnętrza, kadłuba i nadbudówek — nazywamy to tonażem brutto w skrócie BRT (Brutto Register Ton), a jeżeli mierzymy tylko tę część która może być użytkowana handlowo, odrzucając pojemność maszynowni, ładowni paliwa, pomieszczeń nawigacyjnych i mieszkań załogi — to otrzymamy tonaż netto (NRT).

Pojęcia tonażu brutto i netto mieszają się często z pojęciem nośności, przez które określamy ile ton (oczywiście wagowych = 1.000 kg.) ładunku może unieść statek co Anglicy nazywają tonażem martwej wagi (Dead Weight Ton — DWT).

*) Patrz artykuł „Współczesny statek morski" w n-rze 8—9/47 „Żeglarza".

Zadanie Nr 4

ODPOWIEDZ NA PYTANIE:

„Czym się różni statek drobnicowy od statku do ładunków masowych?"

Odpowiedź pisz zwięźle na karcie pocztowej (jeśli już nadesłałeś zgłoszenie), lub na połówce kartki zeszytowej, jeśli chcesz do tej samej koperty dołączyć świeże zgłoszenia lub odpowiedź na zadanie nr. 1, 2 i 3.

Materiał do odpowiedzi znajdziesz w „Żeglarzu" począwszy od n-ru 7/47. Nie zapomnij o podpisie i adresie. Termin nadesłania odpowiedzi: 30 marca 1948.

Punktacja: 1—5 zależnie od trafności odpowiedzi, za punktualność + 2 punkty, za przestrzeganie wskazówek o formie (karta pocztowa, podpis) + 2 punkty.

obecne zajęcie ....

przynależn. do organ. młodzieżowej ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „ŻEGLARZA"

— Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM

TONAŻ ŚWIATOWY

Angielskie towarzystwo Lloyd's Register wydające co rok spis wszystkich statków świata oraz dokładne statystyki żeglugowe i stoczniowe, nie opublikowało jeszcze dotychczas statystyki powojennego tonażu światowego, zapewne z powodu trudności ustalenia dokładnych danych o flocie wielu państw. Pierwszą powojenną dokładną statystykę ma Lloyd's Register ogłosić dopiero w roku bieżącym.

Natomiast brytyjska Izba Żeglugowa podała niedawno nieoficjalną statystykę na dn. 1. 7. 46. Zawiera ona szereg nieścisłości np. flota radziecka została znacznie niżej oceniona niż jest w rzeczywistości, poza tym od tego czasu w ciągu roku 1946 i 1947 spuszczono na wodę co najmniej 3—4 milionów BRT. W braku innych danych możemy dla orientacji w tonażu światowym posługiwać się tymi prowizorycznymi obliczeniami:

Państwo	Ilość statków	Tonaż BRT	Państwo	Ilość statków	Tonaż BRT
USA	5.802	40.882.000	Grecja	127	532.000
Imp. Bryt.	3.403	16.284.000	Brazylia	166	511.000
Norwegia	693	2.809.000	Niemcy	212	413.000
Holandia	319	1.563.000	Argentyna	113	854.000
Szwecja	533	1.462.000	Włochy	60	321.000
Francja	257	1.216.000	Finlandia	154	278.000
Japonia	515	1.200.000	Portugalia	84	264.000
Rosja	368	938 000	Belgia	59	219.000
Hiszpania	292	899 000	Inne kraje	444	1.206 000
Panama	174	834.000			
Dania	268	733.000	RAZEM	14.043	72.918.000

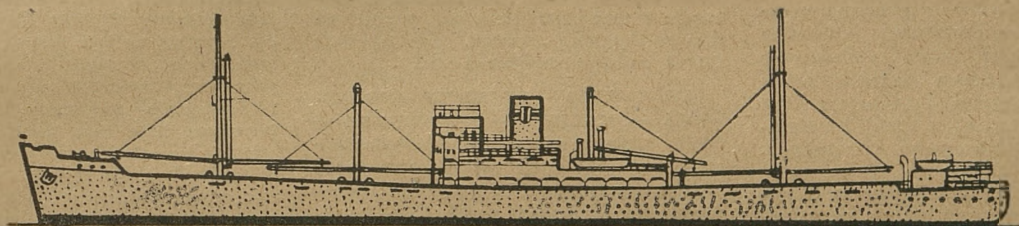
POLSKA FLOTA HANDLOWA

(CIĄG DALSZY)



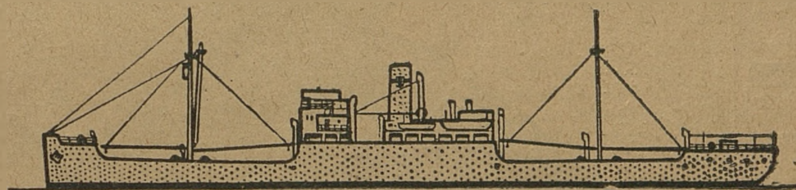
GENERAŁ WALTER, SPEL, (ex „Bielsko", ex „Minden", ex „Empire Nidd", ex „Denys Dawidow"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1939 r. na stoczni Danziger Werft w Gdańsku, wykończony w 1943 r. na stoczni Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggerei A. S. Helsingör (Dania), 4742 BRT, 2733 NRT, 6720 DWT, długość 132 m, szerokość 17 m, zanurzenie 7 i pół m, motorowiec, (2 motory 8-cylindrowe MAN), 6650 KM, 1 śruba, szybkość 16 węzłów, posiada urządzenia chłodnicze w części ładowni, 2 pokłady, 12 miejsc pasażerskich, załoga 43 ludzi, obsługuje regularne połączenie z Ameryką Południową.

Uwaga: Budowany dla Polski i zarekwirowany z chwilą wybuchu wojny wraz z siostrzaną „Łodzią" przez Niemców. Rewindykowany 20 maja 1947 r. Losy „Łodzi" — nieznane.



„WARYŃSKI", SPEM, (ex „Athen", ex „Generał Brusiłow"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w r. 1936 na stoczni Deutsche Werft A. G., Hamburg (Niemcy), 4457 BRT, 2540 NRT, 7180 DWT, długość 129,5 m, szerokość 17 m, zanurzenie 6,5 m, motorowiec (2 silniki MAN 12-cylindrowe), 4000 KM, 1 śruba, szybkość 14 węzłów, 2 pokłady, załoga 50 ludzi, 11 miejsc pasażerskich, obsługuje wraz z „Gen. Walterem" i „Kilińskim" linię regularną do Ameryki Południowej.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 27 maja 1947 roku.

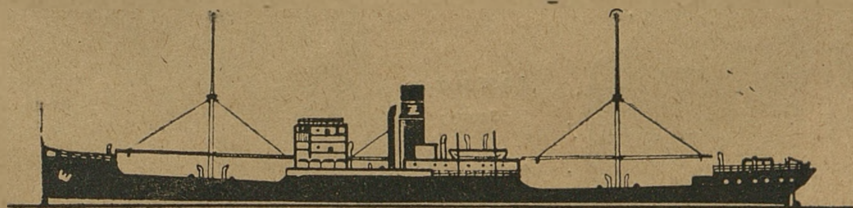


„MORSKA WOLA", SPEJ, (ex „Consul Horn", ex „Hindhead", ex „Rio Negro"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w r. 1924 na stoczni Friedrich Krupp, Germaniawerft A. G., Kiel (Niemcy), 3357 BRT, 1911 NRT, 4600 DWT, długość 96,5 m, szerokość 14,5 m, zanurzenie 6,5 m, motorowiec (6-cio cylindrowy silnik Kruppa), 1900 KM, 1 śruba, szybkość 8 i 1/2 węzła, 2 pokłady, część ładowni posiada urządzenia chłodnicze, załoga 36 ludzi, 10 miejsc pasażerskich, pływa jako tramp w żegludze oceanicznej.

Uwaga: zakupiony przez GAL w 1939 roku dla obsługi linii środkowo - wzgl. południowo-amerykańskiej. Przerzucony do trampingu z racji starości i bardzo nieznacznej szybkości.

„STALOWA WOLA", SPEK, (ex „Henry Horn", ex „Pine Court", ex „Rio Pardo"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w r. 1924 na stoczni Friedrich Krupp, Germaniawerft A. G. Kiel (Niemcy), 3133 BRT, 1811 NRT, 4555 DWT, długość 96,5 m, szerokość 14,5 m, zanurzenie 6,5 m, motorowiec (6-cio cylindrowy silnik Kruppa), 1900 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 2 pokłady, załoga 32 ludzi, 4 miejsca pasażerskie, pływa jako tramp w żegludze oceanicznej.

Uwaga: zakupiony przez GAL w 1939 roku dla obsługi linii do portów Środkowej i Południowej Ameryki. Przerzucony do trampingu z racji starości i bardzo nieznacznej szybkości.



„WISŁA", SPAJ, Żegluga Polska, jednostka do towarów masowych, zbudowany w roku 1928 na stoczni Craing-Taylor, Stokton on Tees (Anglia), 3108 BRT, 1842 NRT, 5125 DWT, długość 102,5 m, szerokość 14,5 m, zanurzenie 6,5 m, parowiec, 1500 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, załoga 32 ludzi, pływa jako tramp w żegludze pełnomorskiej (przeważnie do portów Bałtyku i Morza Północnego).

*

„KALISZ" — w końcu stycznia został sprzedany jednemu z angielskich armatorów. Jednostka przestarzała i niewiele warta (rok bud. 1911).

(D. ciąg nastąpi)

J. M.

POLSKIE LINIE ŻEGLUGOWE

Żegluga regularna jest najważniejszym i najtrudniejszym elementem w pracy towarzystw armatorskich. Na niej opiera się ruch pasażerski oraz wymiana najcenniejszych dóbr, przede wszystkim półfabrykatów i fabrykatów, przewożonych w formie drobnicy. O roli odgrywanej w handlu międzynarodowym przez poszczególne porty świadczy nie tyle cyfra statków na wejściu, czy też globalna suma obrotów — co ilość regularnych połączeń żeglugowych jakimi porty te dysponują.

Prócz licznych linii zagranicznych łączących porty polskie praktycznie z całym światem — posiadamy jedenaście własnych szlaków, które obsługiwane są przez statki trzech przedsiębiorstw armatorskich: Gdynia — Ameryka Linii Żeglugowych, Żeglugi Polskiej i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Linie te są częściowo kontynuacją połączeń eksploatowanych przez naszą Marynarkę Handlową przed wojną, częściowo powstały w ostatnim czasie na skutek aktualnych wymogów sytuacji gospodarczo- żeglugowej.

A. LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ STATKI ŻEGLUGI POLSKIEJ.

I. GDYNIA — SZTOKHOLM. Na linii tej pływa zaczarterowany przez Żeglugę Polską niewielki szwedzki stateczek żaglowo-motorowy „Tessy". Zawija on do Gdyni w odstępach osiemnastodniowych. Linia powyższa łączy Gdynię ze wschodnim wybrzeżem Szwecji i jest ważnym czynnikiem w wymianie towarowej pomiędzy Polską 'a naszym północnym sąsiadem.

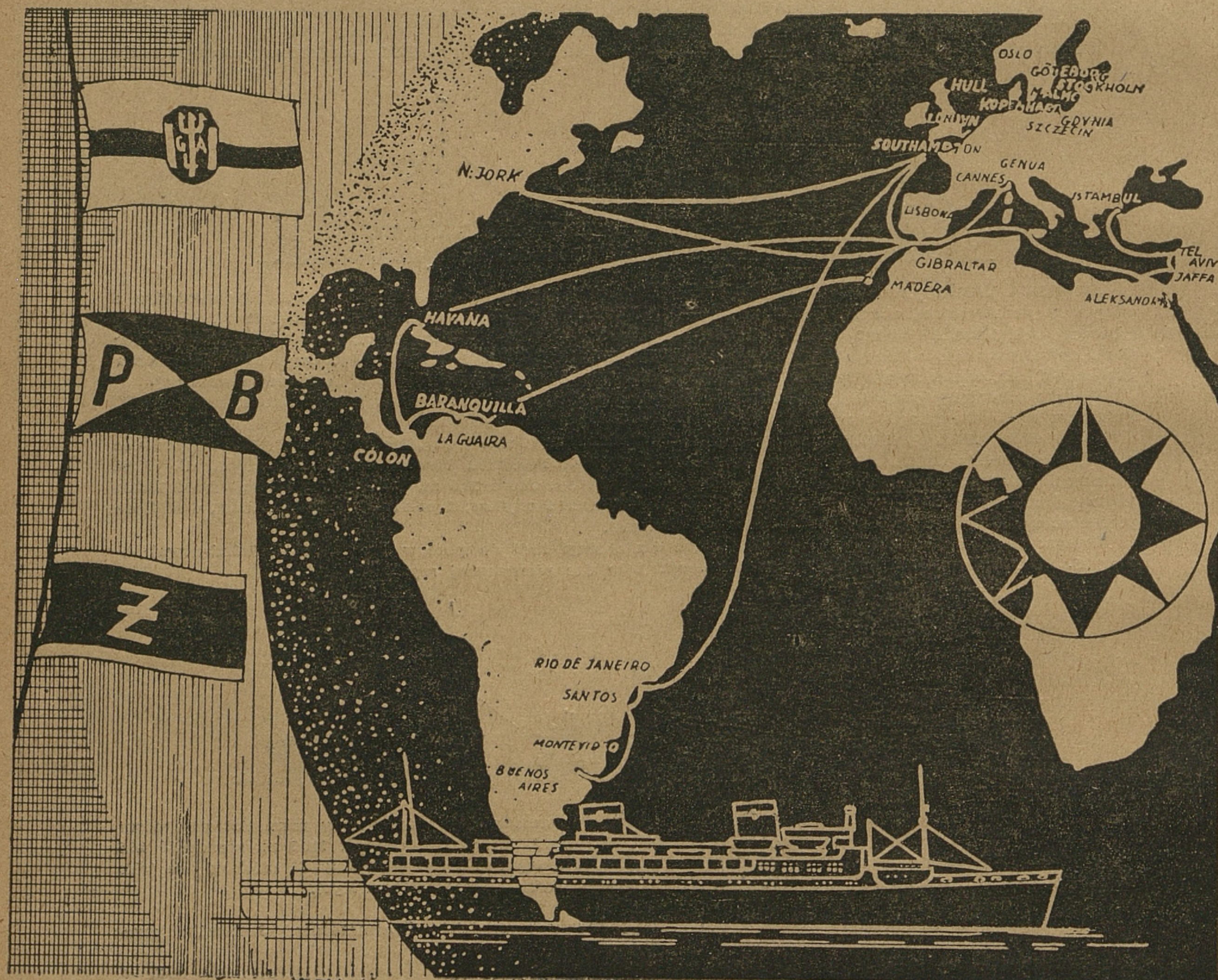
II. GDYNIA — MALMOE — GOETEBORG. Połączenie to jest uzupełnieniem poprzedniego, łączy bowiem nasze wybrzeże z zachodnią Szwecją. Pływa na tym szlaku s/s „Nyssa", zawijając do Gdyni co dwadzieściadwa dni.

III. GDYNIA — SZCZECIN —KOPENHAGA — MALMOE — GOETEBORG — OSLO. Linia ta uruchomiona jest dopiero od lutego. Obsługuje ją m/s „Oksywie" posiadający kabinę pasażerską. „Oksywie" zabiera z Gdyni towary jedynie do Kopenhagi i Oslo (ponieważ jest tu już linia II), ze Szczecina zaś do wszystkich wymienionych portów. Dzięki powyższej linii zostaje do żeglugi regularnej włączony Szczecin, a prócz tego zasięg naszych połączeń liniowych rozszerza się na porty duńskie i norweskie.

IV. GDYNIA — ROTTERDAM — ANTWERPIA. Linia ta stanowi dogodne połączenie pomiędzy Polską a Belgią i Holandią. W miarę potrzeby kursujący na tym szlaku s/s „Śląsk" (posiada miejsca pasażerskie) zawija również do francuskiego portu LE HAVRE. „Śląsk" zjawia się w Gdyni co 17—18 dni.

V. GDYNIA/GDAŃSK — ANTWERPIA — HAIFA — TEL AVIV — ISTAMBUŁ. Jest to t. zw. linia lewantyńska, obsługująca porty Bliskiego Wschodu. Pływają na tym szlaku cztery statki: motorowce „Lewant" i „Lechistan" oraz parowce „Olsztyn" i „Opole". Wszystkie rozporządzają miejscami pasażerskimi. Powyższa linia jest bardzo ożywiona i statki jej zawijają często w miarę posiadanych ładunków także i do innych portów Morza Śródziemnego oraz Adriatyku (np. do Aleksandrii, Triestu, Malty i t.d.). Statki linii lewantyńskiej odchodzą z Gdyni/Gdańska co 16—20 dni.

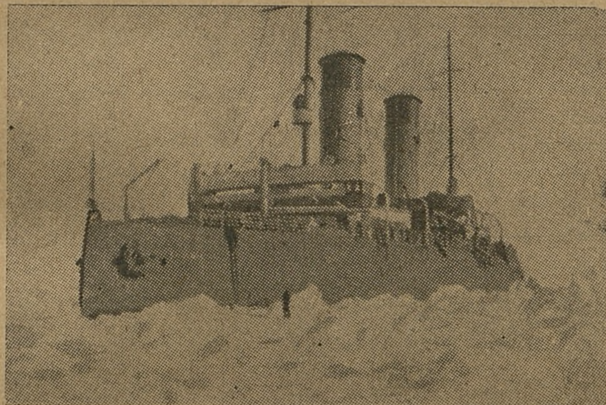
(Dokończenie na str. 36)



WIELKA DROGA północna

Północne wybrzeże morskie Związku Radzieckiego posiada długość około 40 tysięcy kilometrów, przy czym gęsto rozrzucone są wzdłuż niego cenne bogactwa mineralne jak węgiel, rudy żelazne itd. nie mówiąc już o wielkim rezerwuarze drzewa, futer i ryb. Te olbrzymie bogactwa krajów północnych nie mogły być wykorzystane ze względu na brak komunikacji. Brak kolei, dróg i krótki okres odmarzania rzek hamowały rozwój gospodarczy owych ziem, utrudniając równocześnie ich cywilizację i zaludnienie. Rozwiązanie tych kwestii można było uzyskać tylko przez wytyczenie drogi żeglownej wśród pól lodowych. Projekty żeglarzy i uczonych rosyjskich, a nawet ich częściowe osiągnięcia na tym odcinku zostały przez carat zlekceważone i porzucone

Radykalna zmiana w sytuacji nastąpiła dopiero po objęciu władzy w Rosji przez rząd radziecki. W dążeniu do jak najszybszego dźwignięcia kraju a zwłaszcza okolic polarnych z zacofania i upadku gospodarczego, rząd ZSRR zainteresował się projektem



Lodołamacz radziecki „Krassin" wśród lodów dalekiej Północy.

wytyczenia północnego szlaku morskiego i zapewniając opiekę oraz pomoc, polecił uczonym i badaczom polarnym przystąpić do jego realizacji. Nieugięta wola i poświęcenie radzieckich marynarzy, badaczy i uczonych doprowadziły do osiągnięcia celu. Północna droga morska została dokładnie wytyczona i w krótkim czasie potem oddana do użytku. Zanim jednak radzieckie lodołamacze i silne nowoczesne statki arktyczne zaczęły kursować w porze letniej na trasie Morze Białe — cieśnina Beringa i z powrotem, idea odkrycia tej drogi przyświecała licznym żeglarzom rosyjskim i wiele dziesiątków lat trwały poszukiwania szlaku wolnego od lodów.

Twórcą projektu wykorzystania drogi północnej do żeglugi, był wszechstronny geniusz rosyjskiej nauki M. W. Łomonosow. Opierając się na kierunkach prądów zaobserwowanych w pobliżu wyspy Spitzbergen i na własnej teorii, Łomonosow doszedł do przekonania, że morza polarne nie są nieprzerwaną skorupą lodu, lecz w miesiącu czerwcu wąski pas tych mórz odmarza od brzegu lądu i „ciągnie się na wschód przynajmniej na kilka tysięcy wiorst".

Ekspedycja pod dowództwem komandora, a później admirała, Cziczagowa wyruszyła w 1764 r. w kierunku na wschód aby zbadać prawdziwość teorii. Udało się jej dopłynąć do 80° 26' szerokości. Lody nie pozwoliły na dalsze posuwanie się wyprawy i zmuszona była ona wrócić do bazy wyjściowej. W dwa lata później Cziczagow ponawia swą wyprawę, docierając i tym razem jedynie do szerokości 80° 30', czyli zaledwie o 4' dalej na wschód.



Trasa Wielkiej Drogi Północnej

Nieco wcześniej, bo w roku 1728, podczas pierwszej i w r. 1733 podczas drugiej wyprawy pod dowództwem Beringa próbowano znaleźć nie tylko przejście morskie między Ameryką i Azją, ale zapuszczono się od wschodu po okrążeniu Kamczatki i przepłynięciu cieśniny Beringa ku zachodowi w poszukiwaniu drogi wolnej od lodu. O istnieniu takiej drogi wiodącej aż do Kołymy opowiadali Beringowi sybiracy. Jedynie ekspedycji pieszej udało się dotrzeć do tej rzeki i osiedla. Podobne wyprawy piesze wzdłuż północnych brzegów Syberii przeprowadzono także w latach 1763-4 pod dowództwem sierżanta Andrejewa,

Dalsze wyprawy prowadzone były przez wybitnych badaczy północy jak Billingsa, Łaptiewa, Wasiljewa i Sziszmarowa. Ich odkrycia geograficzne znacz-



Krajobraz polarny

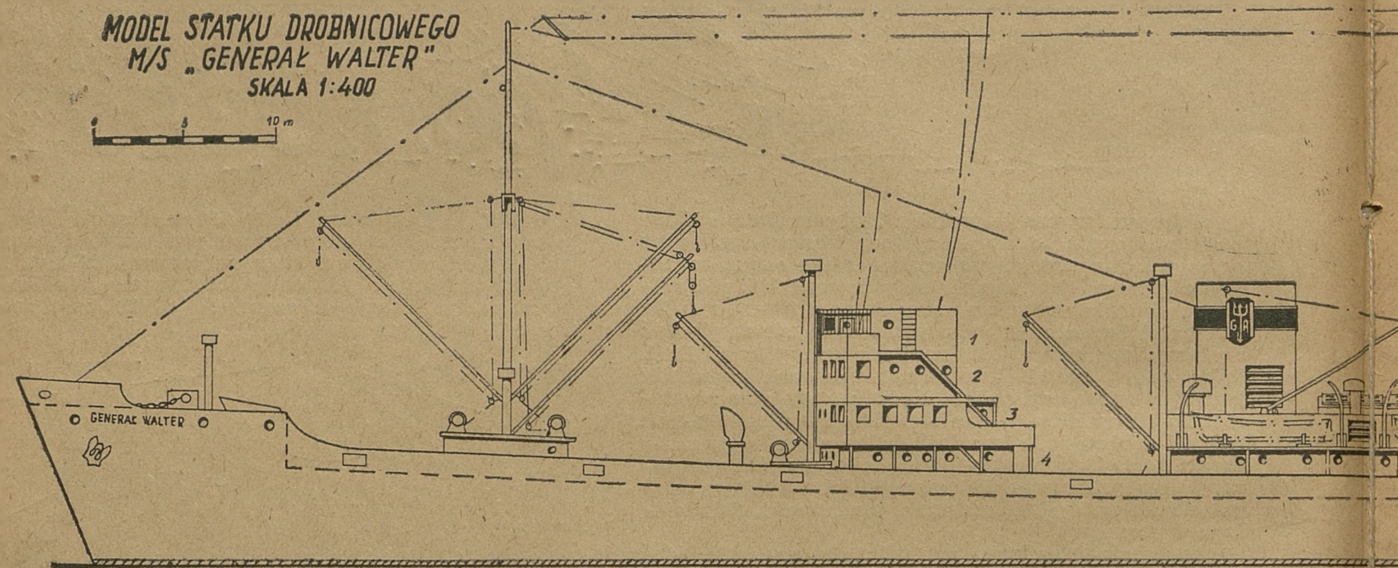
nie poszerzyły znajomość Oceanu Lodowatego i mórz syberyjskich oraz wysp i brzegów. Poważniejszych wypraw dokonał w r. 1819 Łazariew, a w r. 1821 Litdke, który badał okolice Nowej Ziemi. Pierwszą wyprawą, której udało się przejść Drogą Północną, była ekspedycja Nordenskjolda, który przy pomocy statku parowego w r. 1878 przepłynął szczęśliwie ten szlak wykorzystując dane zebrane przez poprzednie rosyjskie ekspedycje.

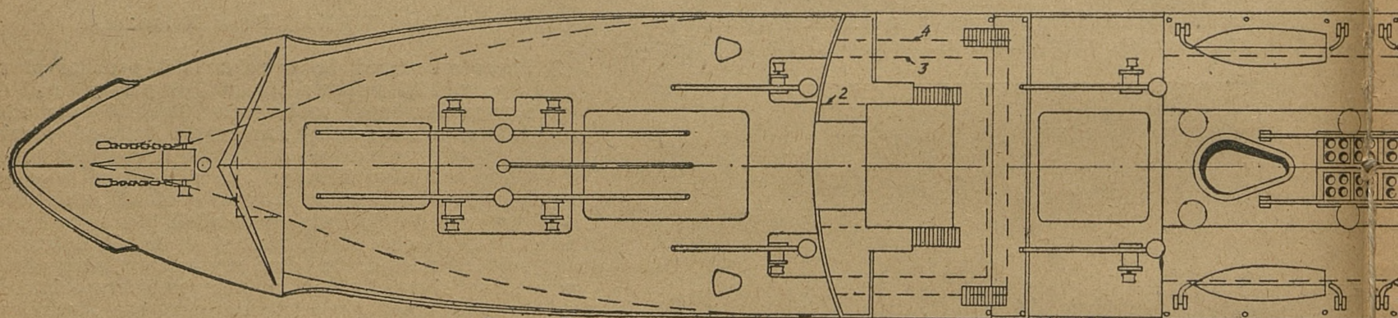
Dopiero jednak żegludze radzieckiej udało się ostatecznie wytyczyć dokładnie wolny od lodów w

(dokończ. na str. 44)

MODELARSTWO

Budujemy model m/s





sposób wykonania nadburcia

z kartonu

ze sklejki milimetrowej

nawiewnik

GENERAŁ WALTER

kotwica

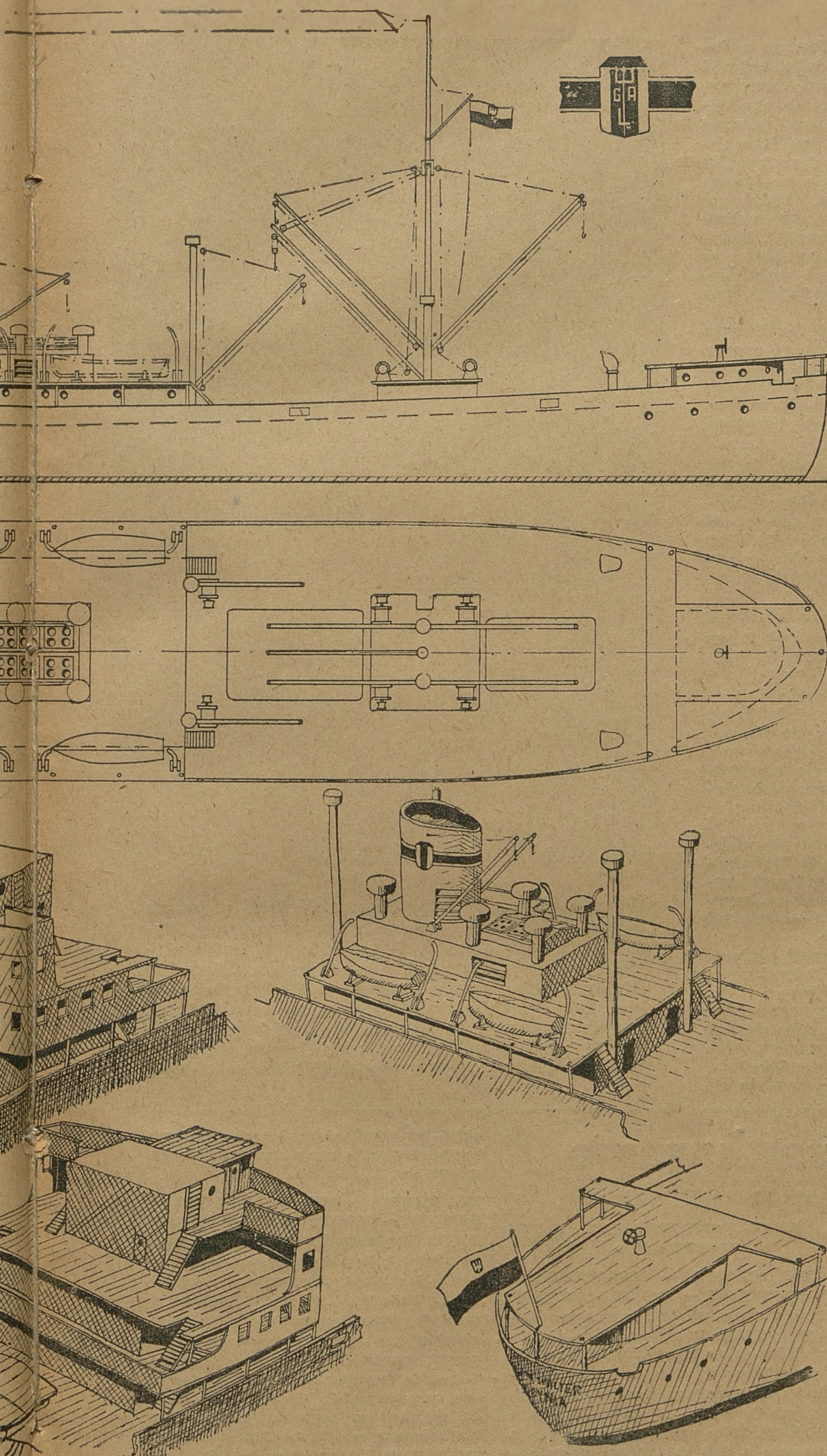
odwietrznik

maszt

sposób zamocowania bloków i bomów ładunkowych

winda ładunkowa

„Generał Walter"



Drodzy Czytelnicy! Po długiej przerwie wznawiamy na Wasze życzenie dział modelarstwa okrętowego. Zajmować się będziemy — tak jak i przedtem — wyłącznie jednostkami floty handlowej. Kogo interesuje modelarstwo okrętów wojennych — ten znajdzie odpowiednie materiały w miesięczniku „Młodzież Morska".

Model najlepiej jest wykonać w skali dwukrotnie większej niż na rysunku. W tym celu należy przy nanoszeniu wymiarów na drzewo czy tekturę — stale pamiętać o ich odpowiednim powiększaniu.

Na kadłub potrzebny jest kawałek deski z drzewa lipowego, brzozowego, bukowego lub olchowego. Klocek taki odpowiednio oprofilowujemy, przy czym wzniesienie baku robimy z drugiego mniejszego klocka. Nadburcia można wykonać dwojako: albo ze sklejki grubości 1 mm, albo ze sztywnego kartonu. Przy pierwszym sposobie trzeba wpierw wykonać wzór z kartonu, przerysować kształt na sklejkę i wyciąć laubzegą. Giąć sklejkę należy nad parą. Obydwa sposoby przymocowania nadburcia pokazane są na rysunku.

Korpusy nadbudówek oraz luki ładowni wykonujemy z klocków drewnianych, pomosty ze sklejki 1 mm lub tektury. Burty pomostów — z kartonu. Najlepiej do tego celu nadaje się papier kreślarski. Okna w ściankach nadbudówek wycinamy żyletką. Można je podkleić od środka celofanem. Można też poprostu tylko namalować czarną farbą. Trapy wykonujemy z pasków tektury lub sklejki, rysując tuszem stopnie. Komin robimy z klocka drewnianego oklejonego papierem, przy czym klocek powinien być nieco niższy niż wskazują wymiary, aby sterczący w górę papier utworzył dość wysoką krawędź.

Maszty, nawiewniki, odwietrzniki i bomy ładunkowe konstruujemy z drzewa. Schemat zamocowania bomów podany jest na rysunkach. Bloki robimy z małych koralików łącząc je z drzewcami cienkim drucikiem. Bębny wind ładunkowych można zrobić albo z rolek skręconego i sklejonego papieru albo z kawałków okrągłego patyka. Podstawy wind — z kartonu. Windę kotwiczną — z drzewa. Łańcuchy kotwiczne z delikatnego łańcuszka od zegarka lub medalika. Kotwicę można wyciąć z kartonu albo cienkiej blachy. Linki najlepiej wykonać jest z czarnej, jedwabnej nitki, zaś słupki podtrzymujące pomosty ze szpilek lub drutu. Również szlupbelki mogą być z drutu (milimetrowego). Szalupy z drzewa. Znajdujący się na rufie ster awaryjny nieźle imituje połówka zwykłego zatrzasku.

Przy cięciu kartonu należy jak najmniej używać nożyczek (tylko do linii krzywych). Znacznie lepsza jest w tym wypadku żyletka.

Ważnym szczegółem wykończenia modelu jest jego staranne i odpowiednie pomalowanie. Burty statku malujemy na kolor jasno szary, linię wodną — na zielony. Wewnętrzną stronę nadburcia oraz wszystkie nadbudówki z wyjątkiem sterówki — na biało. Sterówka — brązowa. Komin, nawiewniki, odwietrzniki, maszty i bomy ładunkowe — kremowo żółte. Szalupy — białe, z szarym wierzchem. Odznaka armatorska — czerwona. Windy — szare. Pokłady — naturalny kolor drzewa (można ołówkiem wykreślić deski). Okienka kajut i t. p. otwory — czarne.

a-wu

Po USTCE przyszła

Właśnie do portu wchodził statek. Jeszcze z daleka, nim doszedłem do końca krótkiej, wiodącej nad kanał uliczki — słyszałem wyraźnie namaszczone pykanie jego motoru. Za rogiem ostatniego domku odsłonił się widok na morze: trójmasztowy szkuner wpływał akurat pod motorem pomiędzy gościnne ramiona falochronów. Duńczyk. Błękitnawy dymek spalin z rury wydechowej słał mu się za rufą a na bezanmaszcie łopotała czerwonobiała bandera. Dalej, na niespokojnej dziś, smaganej wiatrem redzie zakotwiczył niewielki parowczyk. Ho ho — ruch!... Przypomniał mi się na moment mój pierwszy pobyt w Darłowie — gdzieś zimą 1945 roku: cicho i pusto. Żadnego ruchu. Port zamulony, zamarły, czekający lepszego jutra. Zabity deskami zakątek...

Minąwszy latarnię morską i budynek kapitanatu portu — szkuner zbliżył się do zwodzonego mostu, przerzuconego ponad kanałem. Jeden ruch przełącznika i z pomrukiem elektrycznych silników ramiona mostu szybko, bez wysiłku poczęły unosić się w górę. Po kilkunastu sekundach znieruchomiały w pionowej prawie pozycji. Przejście wolne.

Owionął mnie na chwilę mocny zapach spalin. Szary kadłub uwieńczony trzema wysokimi masztami przesunął się zwolna pomiędzy przyczółkami mostu. Odczytałem nazwę: „Hulda Wal" z Køge. W sterówce obok grubego, rumianego szypra polski pilot. Poprowadzi on statek jeszcze kilka kilometrów w górę kanału, aż do basenu przemysłowego, gdzie skoncentrowany jest przeładunek węgla.

Motorówką pilotową płyniemy w ślad za szkunerem. Tuż za mostem widać przycumowanych kilka kutrów rybackich. Nie wyszły dziś na połów, bo bardzo „dmucha".

Po prawej mijamy tereny i zabudowania warsztatów portowych. Na slipie, w remoncie duży kuter pilotowy. W najbliższym czasie rozpocznie się dla potrzeb portu remont jeszcze jednego kutra pilotowego, holownika oraz dwóch pogłębiarek. W lecie uczestnicy kursów pracy morskiej będą mieli przy nich ciekawą pracę. Tak, bo w Darłowie powstanie latem piąty z kolei ośrodek PCWM. Poprzez drzewa rosnące pomiędzy kanałem a biegnącą równolegle do niego szosą — widać czerwony, obszerny budynek. To właśnie tam ma być ośrodek. Szeroki, spokojny kanał portowy utworzony przez pogłębione i umocnione koryto wpadającej tu do morza rzeki Wieprz — stanowi doskonały teren dla ćwiczeń szalupowych.

W pośpiechu przesuwają się przed nami nizinne, monotonne brzegi. Silnik motorówki ma 80 koni mocy i gna ją niezgorzej. Już dawno pozostawiliśmy za sobą duński szkuner. Po lewej mijamy zimowy port rybacki — dość duży, wygodny basen. Tuż za nim sterczy w niebo czerwony komin fabryki mączki rybnej, czterokrotnie większej od podobnej w Gdyni. Niestety, nie jest jeszcze uruchomiona. A oto zbliżamy się do centrum portu. W lewo ciągnie się dalej rzeka, na prawo odgałęzia się obszerny basen przemysłowy. Wysokie czerwone silosy zbożowe dominują ponad płaskim, torfiastym terenem. Są całkowicie gotowe do użytku i mają łączną pojemność 18.500 ton. Szczególnie jeden, najnowocześniejszy, o pojemności 10.000 ton zbudowany w 1944 roku stanowi obiekt godny pozazdroszczenia. Niestety, zbyt mała jeszcze głębokość portu nie pozwala na przyjmowanie statków ze zbożem.





Polskie linie żeglugowe

(Dokończenie ze str. 32)

B. LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ STATKI „POLBRITU"

VI. GDYNIA — LONDYN. Bardzo ożywiona linia, obsługiwana na spółkę ze statkami United Baltic Corporation Ld. Pływa na niej s/s „Lech" posiadający miejsca pasażerskie i zawijający do Gdyni co 20 dni.

VII. GDYNIA — HULL. Linia analogiczna do poprzedniej. Obsługiwana jest przez s/s „Lublin" (również z miejscami pasażerskimi).

C. LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ STATKI GAL'u.

VIII. GDYNIA — KOPENHAGA — SOUTHAMPTON — NOWY JORK (linia północno-amerykańska). Jest to zasadnicza linia GAL'u. Ruch pasażersko-pocztowy obsługuje na tym szlaku m/s „Batory" zawijający do Gdyni co 30 dni. Przewóz drobnicy mają zapewnić szybkie, nowoczesne jednostki „General Walter" i „Kiliński", które przejdą niedługo na to połączenie z linii południowo-amerykańskiej. W chwili obecnej ruch towarowy jest obsługiwany przez sporadycznie wysyłane statki.

IX. GDYNIA — RIO DE JANEIRO — SANTOS — MONTEVIDEO — BUENOS AIRES. Powyższa linia (południowo-amerykańska) należy do najbardziej ożywionych. Na szlaku tym pływają „Waryński", „Gen. Walter" i „Kiliński". Po wejściu do służby zjawią się tu „Pułaski" i „Kościuszko", zaś „Gen. Walter" i „Kiliński" przejdą na linię północno-amerykańską. Wszystkie wymienione statki posiadają miejsca pasażerskie. Prócz tego chodzą na tej linii w żegludze półregularnej liczne trampy oceaniczne GAL'u. W miarę potrzeby statki zawijają również i do

kolej na DARŁOWO



Z głębi basenu, gdzie skupiło się kilkanaście statków, przeważnie szkunerów i małych parowczyków, dochodzi jednostajny poszum i trzask. Z podstawionych na bocznicę wagonów sypie się na ruchome taśmy transporterów nieprzerwany strumień węgla. Z hałasem i w tumanach kurzu spadają czarne diamenty do obszernej, zachłannej ładowni. Coraz to bardziej zanurza się załadowywany szkuner. Trymerzy czarni i spoceni pobrzękują łopatami rozlokowując węgiel po całym wnętrzu. Praca trwa bez przerwy przez dwadzieścia cztery godziny. Statki muszą być załadowane na czas.

Do brzegu przybija właśnie „Hulda Wal". Czeka go tu już makler w otoczeniu celników i WOP-u. Po sklarowaniu statku niezwłocznie rozpocznie się przeładunek. Właśnie przyszedł od strony Sławna długi pociąg z węglem. Starczy go dla wszystkich.

W gabinecie kapitana portu ciepło jest i przytulnie. Palą policzki schlastane wiatrem podczas przejażdżki na motorowce.

— Port ruszył w zeszłym miesiącu — opowiada kapitan Juszczakiewicz. Zazdrościliśmy Ustce, która pracuje już prawie od roku, ale wkońcu — doczekaliśmy się. Zupełnie inne jest tu teraz życie. Cały 47 rok trwały przygotowania: pogłębione zostały kanał oraz basen, ustawiono znaki nawigacyjne, poreperowano i umocniono nabrzeża, wyremontowano sieć elektryczną i tory kolejowe. Dostaliśmy transportery. Zjawili się maklerzy, spedytorzy i schiphandlerzy. Wraz z portem zaczęło ożywać miasto — senne dotąd i mało ruchliwe.

W piątek 9 stycznia wszedł do portu duński motorowczyk „Helene" jako pierwszy statek przybyły w ramach jego normalnej powojennej eksploatacji. Do końca stycznia załadowaliśmy 17 statków, a w pierwszej połowie lutego dalszych 24. Przeważnie Szwedzi, Duńczycy i paru Finów. Wyeksportowaliśmy ok. 6.500 ton węgla i stale zwiększamy przeciętną szybkość załadunków. Nabieramy wprawy. Gorzej, że do dyspozycji mamy obecnie zaledwie trzy transportery. Dalsze trzy są w remoncie, a jeszcze trzy mają nadejść w najbliższym czasie. Prócz tego będziemy przeprowadzali remont czterech posiadanych kranów kolejowych, w tym jednego 5-cio tonowego. Jak to wszystko będzie czynne, wtedy wydajność przeładunków węgla bardzo znacznie wzrośnie.

Z chwilą, gdy pogłębimy port do 8 metrów, a ma to nastąpić w ciągu lata, poczną przybywać do Darłowa statki ze zbożem, a wówczas przydadzą się nam nasze wspaniałe silosy. Prócz tego przewidywane jest wznowienie wywozu ściółki torfowej do Ameryki, oraz torfu do Szwecji. Artykuły te były eksportowane stąd przed wojną. Torfu bardzo dobrego gatunku jest wokoło pełno.

No i roboty jest pełno. Najgorszy okres — okres bezczynności — mamy już za sobą. Pracujemy i wiemy, że jesteśmy pożyteczni. To dodaje nam otuchy i podwaja siły.

Przez uruchomienie Darłowa powiększyła się ilość naszych czynnych portów handlowych do pięciu. Po Gdyni i Gdańsku ożył Szczecin, z kolei ruszyła mała Ustka, po Ustce przyszła kolej na Darłowo. Następny będzie Kołobrzeg. Nowy, wielki krok na drodze ku Polsce Morskiej.

Jotem

---

innych portów Ameryki Południowej np. do Bahii. W powrotnej drodze zachodzą zazwyczaj do Antwerpii.

X. GENUA - CANNES- NOWY JORK. Na linii powyższej pływa m/s „Sobieski" obsługując wzmożony ruch pasażersko-pocztowy pomiędzy Włochami a Ameryką. W powrotnej drodze zamiast do Cannes zawija do Neapolu. Z Genui odchodzi „Sobieski" co 30 dni.

XI. GENUA — CANNES — MADERA — LA GUAIRA — BARANQUILLĄ — COLON — HAWANA — LISBONA — GIBRALTAR — CANNES — GENUA. Jest to linia okrężna jeszcze nie uruchomiona. Nastąpić to ma w najbliższym czasie. Pływać na niej będzie s/s „Jagiełło" nasz nowy statek posażerski. Cały rejs trwać będzie ok. 42 dni.

J. Miciński

UWAGA DLA TYCH, KTÓRZY ZAMIERZAJĄ WYKONAĆ MAPĘ LINII ŻEGLUGOWYCH JAKO EKSPONAT NA WYSTAWĘ MORSKĄ:

Umieszczona w „Żeglarzu" mapka nie jest na tyle dokładna, ażeby z niej wiernie korzystać. Służyć może raczej jako wzór rozwiązania graficznego. Ponieważ jest zbyt mała, nie zmieściły się na niej wszystkie wymienione w artykule porty, również nie wszystkie linie żeglugowe są nakreślone. Prosimy uwzględnić to przy wykonywaniu eksponatu i polegać raczej na artykule.

Z braku miejsca nie udało się nam zamieścić w bieżącym numerze zapowiedzianego artykułu o pracy portów polskich na przestrzeni lat 1945-47. Artykuł ten ukaże się w numerze następnym.

REDAKCJA

RYBACTWO

O konserwacji ryb

Celem i zadaniem przemysłu konserwowego jest zabezpieczenie przed zepsuciem nadwyżki surowca, pozostającej po zaspokojeniu rynku w świeżą rybę. Ponieważ ryby są artykułem bardzo łatwo psującym się i nie wytrzymującym dłuższego transportu, przeto większość złowionych ryb musi być zakonserwowana.



W fabryce konserw

Sposobów konserwacji mamy kilka i dają się one podzielić na 3 zasadnicze działy: fizyczny, chemiczny i przez sterylizację.

Dział fizyczny obejmuje mrożenie, solenie i wędzenie.

Mrożenie przeprowadza się przez zanurzenie ryb w solance o temp. poniżej — 20°C lub zamrażanie suche w komorach o temp. poniżej — 25°C.

Tak zamrożone ryby możemy przesyłać na znaczne odległości w wagonach lodowniach o podwójnych ścianach, między którymi znajduje się lód. Temperatura w tych wagonach wynosi kilka stopni poniżej 0 i wystarcza dla zakonserwowania ryb na dłuższą nawet podróż.

Ryby zamrożone mogą być przechowywane w chłodniach przez kilka nawet miesięcy z warunkiem utrzymania w komorach chłodniczych temperatury przynajmniej — 18°C. W ten sposób możemy stwarzać sobie rezerwy surowca na czas gorszych połowów i wykorzystać sezonowe masowe połowy, które nieraz są tak obfite, że fabryki nie są w stanie wszystkiego przerobić. Za pomocą chłodni i zamrażania przetwórnie rybne stwarzają sobie warunki pracy bardziej systematycznej, regulując dostawę surowca niezależnie od sezonu i sztormów.

Drugim sposobem fizycznym konserwowania jest *solenie*. Solimy prawie wyłącznie śledzie, a ostatnio również i dorsze. Solenie polega na układaniu ryb warstwami w beczce i przesypywaniu każdej warstwy solą, której dajemy 25 — 30 kg na beczkę 100 kg.

Śledzie solimy gardłowane, to znaczy z przeciętym gardłem, przez które wyrywamy przewód pokarmowy i skrzela jako najszybciej ulegające rozkładowi. Gardłowanie poza tym ma na celu umożliwienie dostępu soli do wnętrza ryby przez zrobiony w gardle otwór.

Dorsze solimy całe bez głów i wypatroszone, filetowane, t. zn. z wyciętym kręgosłupem w całości lub półfiletowane t. zn. z wyciętą częścią kręgosłupa na długość jamy brzusznej, kręgosłup w ogonie pozostaje.

Trzecim sposobem fizycznego konserwowania jest *wędzenie*. Wędzić możemy na zimno i gorąco.

Na gorąco wędzimy ryby świeże, oczyszczone z łuski i wypatroszone (dorsz, flądra, węgorz), jak również niepatroszone (śledzie, szproty). Po oczyszczeniu i wypatroszeniu ryby zasalamy w 15% solance na czas od 10 do 60 minut, zależnie od wielkości i tłustości ryb, po czym ryby nanizane na druty i ułożone na ramach wsuwamy do pieców wędzarniczych, gdzie najpierw suszymy na jasnym ogniu, a później wędzimy w gorącym dymie, przysypując ogień wiórami. Po uwędzeniu i wystudzeniu pakujemy ryby do płaskich skrzynek i oddajemy do sprzedaży.

Do wędzenia na zimno ryby muszą być wpierw zamarynowane w soli, gdzie przechodzą proces dojrzewający przez 1 do 3 dni, po czym po odmoczeniu z nadmiaru soli wędzi się je w piecu w zimnym dymie wytworzonym z trocin drzew liściastych. W ten sposób wędzimy łososie rozcięte wzdłuż na dwie połówki z wyjętym kręgosłupem i solone śledzie.

Ryby wędzone na zimno są dużo trwalsze od ryb wędzonych na gorąco.

Metoda chemicznego konserwowania polega na zaprawianiu ryb octem, solą i korzeniami. Są to tak zwane *marynaty*, które znowu dzielimy na zwykłe, gotowane, smażone i wyborowe. Marynaty zwykłe są to ryby, przeważnie śledzie, zaprawiane octem z różnymi dodatkami korzennymi i jarzynowymi, marynaty gotowane stanowią ryby gotowane i zalane galaretą, smażone są to ryby opiekane w occie i wreszcie wyborowe w majonezie i remuladzie. Marynaty robimy w puszkach z blachy polakierowanej lakierem odpornym na kwas, słoikach szklanych i drewnianych beczułkach.

Najtrwalszym sposobem konserwowania ryb jest *sterylizowanie* ich w zamkniętych hermetycznie puszkach blaszanych. Takie konserwy nazywamy konserwami pełnymi.

Konserwy pełne wyrabiamy w ten sposób, że ryby oczyszczone i podsolone w solance, dalej usmażone lub ugotowane, układamy w puszkach i zalewamy różnymi sosami przyrządzonymi według starannie opracowanych przepisów. Napełnione puszki zamykamy hermetycznie przy pomocy specjalnych maszyn zwanych zamykarkami i dajemy do autoklawu dla wysterylizowania.

Autoklaw jest to duży żelazny kocioł o pokrywie szczelnie zamykanej na śruby, w którym za pomocą pary wpuszczonej do wewnątrz poddajemy konserwy działaniu ciśnienia i wysokiej temperatury. Ciśnienie i temperaturę wewnątrz kontrolujemy za pomocą umieszczonego obok manometru. Sterylizacja odbywa się w temp. od 112 do 125°C w czasie nie krótszym jak 30 min. a dłużej w zależności od wielkości i formatu puszek, grubość blachy

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBACKICH.

Dla usprawnienia odbioru i przechowywania ryb pochodzących z połowów morskich, Ministerstwo Żeglugi położyło szczególny nacisk na sprawę rozbudowy chłodnictwa. W poszczególnych portach rybackich przystąpiono do poważnych prac związanych z budową nowych chłodni rybnych oraz odbudową zniszczonych w czasie wojny. Najdalej posunięta jest w chwili obecnej odbudowa Starej Chłodni w Szczecinie na wyspie Łasztownia, gdzie roboty są na ukończeniu i chłodnia będzie uruchomiona całkowicie wraz z zamrażalnią w czerwcu br. Przed 1 marca br. powinno nastąpić uruchomienie chłodni i fabryki lodu w porcie rybackim Łeba. W Gdyni podjęta została rozbudowa istniejącej chłodni, która zwiększy powierzchnię chłodzoną o ok. 3.000 m². Ukończenie prac spodziewane jest w roku 1949. Ponadto trwają prace przygotowawcze do budowy instalacji chłodniczych w portach Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu

puszki i gatunku konserw. Zadaniem sterylizacji jest zabicie wszelkich bakterii i drobnoustrojów znajdujących się w rybie i przyprawach; nie zabite bakterie wywołują ferment i gnicie z wytwarzaniem gazów rozsadzających puszkę, czyli tak zwany bombaż.

Ryby na konserwy pełne możemy również podwędzać, względnie podsuszać i następnie zalewać oliwą jak np. szproty bałtyckie.

Z sosów do ryb używamy najczęściej pomidorowego i musztardowego, poza tym możemy robić różne jak: grzybowy, śmietanowy, chrzanowy, cytrynowy, kaparkowy i inne.

Puszki po wysterylizowaniu chłodzimy w basenach z zimną wodą, po czym po wytarciu i zaetykietowaniu układamy je w skrzynkach lub kartonach i w tym stanie są one gotowe do sprzedaży i wysyłki.

Nasz młody przemysł konserwowy kładzie duży nacisk na stałe podnoszenie jakości wyrobów i ich standaryzacji. Przeprowadza się badania nad udoskonaleniem wyrobów, ulepszeniem metod produkcji oraz wynajdywaniem coraz to nowych, lepszych gatunków konserw. Dowodem tego jest produkowanie około 30 gatunków konserw, z czego dużą ilość stanowią konserwy nieprodukowane dotychczas, a nieustępujące w niczym wyrobom zagranicznym.

Rozpowszechnieniu konserw w kraju stoi na przeszkodzie dość wysoka ich cena spowodowana dużą ceną puszek, oraz nieprzyzwyczajenie ludności do spożywania ryb.

Przeciętny nasz obywatel jada ryby dwa razy w roku, na Wigilię - karpia i w Wielki Piątek - śledzia. A jednak ryba to dobra rzecz i przy tak bogatym asortymencie wyrobów każdy może sobie dobrać coś do swojego smaku.

Jak konserwy mogą nam znacznie ułatwić życie, niech powiedzą nam Amerykanki, którym przyjęcie niespodziewanych gości nie sprawia specjalnego kłopotu; otwiera się po prostu kilka puszek konserw, które podaje się jedne na gorąco, inne na zimno i problem przyjęcia jest rozwiązany.

Jakże inaczej wygląda posiłek w podróży, gdy otworzymy sobie puszkę konserw obok staroświeckiej damy rozkładającej się w wagonie z serwetkami, pieczonymi kurami, jajkami na twardo, solą, masłem w słoiku i t. d.

Na wycieczkach konserwy są również niezastąpione, gdyż mając kilka konserw w plecaku, nie obawiamy się tego, że w jakiejś zapadłej dziurze możemy nic nie dostać do zjedzenia.

Z czasem społeczeństwo nasze uzna zalety konserw i wygody płynące z ich używania, a tymczasem dążyć musimy do eksportowania konserw przede wszystkim do Czechosłowacji, Węgier i Austrii nie posiadających własnych ryb morskich, oraz na Bałkany.

Rozwijający się stale przemysł konserwowy musi nadążyć za wzrastającym zapotrzebowaniem wewnętrznym, nie tracąc jednocześnie zagranicznych rynków zbytu.

Jerzy Podoski



Droga bałtyckiego dorsza z morza na półmisek



Kiedy zapadnie zmrok, światła portu i miasta rozżarzą się wokoło, a wszystkie „szczury lądowe" zbierają się do kolacji — hen, z pełnego morza poczynają wędrować różnokolorowe drobne światełka: białe, zielone i czerwone. To rybackie kutry wracają z połowu. — Buk, buk, buk, buk.... pracują dostojnie wolnoobrotowe motory. Na pokładach niezliczone skrzynki pełne srebrnoszarego dorsza: dzisiejszy połów. Już nań tu czekają!

Szybko i sprawnie odbywa się cumowanie. Jeszcze motor nie zaprzestał swojego pukania, a już ciężkie skrzynki wędrują na ląd. Już je przeliczono, zważono, pokwitowano rybakowi i załadowano na oczekujące samochody. Jeszcze godzina, jeszcze pół, a ostatnie spóźniające się kutry zostaną wyładowane. Nad portem rybackim zwolna zapada cisza. Rybacy śpią strudzeni — o świcie, jak Bóg da pogodę, znów czeka ich wyjście w morze. Kutry też odpoczywają....

A tymczasem dorsz podróżuje. Przeładowany z samochodów na wagony-chłodnie — jeszcze tego samego wieczora wyruszył dalej. Białe wagony chłodnie doczepione do pośpiesznego pociągu mkną do odległych miast. Tutu... tutu... tutu... tutu.., stukają miarowo koła wagonów. Pociąg bezpośredni Gdynia-Bydgoszcz-Kutno-Łódź-Częstochowa-Kraków-Przemyśl. Noc szybko mija. Koło południa są już dorsze w Krakowie. I tam już czekają na ich przybycie. Ani się spostrzegły, jak znalazły się w białym, kaflami wykładanym sklepie. Na oknie wystawowym zawidniała tabliczka: „świeże ryby".

Kupujących było dużo. Wieczorem niejeden dorsz zaskwierczał na patelni obsmażany na maśle. Wędrówka jego dobiegała końca. Ostatni jej etap nie ulegał już wątpliwości: złowiono go na Głębi Gdańskiej, a zaledwie po dwudziestu czterech godzinach zjedzono z apetytem w odległym Krakowie.

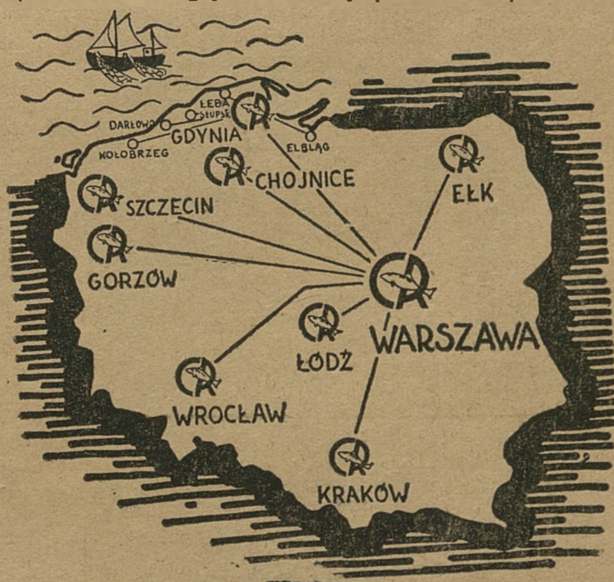
*

Pośrednictwem w handlu rybą trudnią się przedsiębiorstwa należące do trzech sektorów: prywatnego, spółdzielczego i państwowego. Obok licznych firm prywatnych oraz spółdzielni istnieje szeroko rozbudowane przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Centrala Rybna". Przeszło 50 proc. wszystkich rybaków z naszego Wybrzeża ma zawarte umowy na dostawę złowionych ryb placówkom „Centrali Rybnej". Ta z kolei skierowuje część połowów bezpośrednio do punktów sprzedaży hurtowej — i w ten sposób świeża ryba dociera do konsumenta. Reszta połowów nie sprzedana w stanie świeżym — dostarczana jest do zakładów przemysłu przetwórczego — do solarni, wędzarni i fabryki konserw, a stamtąd dalej wędruje do nabywcy.

„Centrala Rybna", mająca swe główne agendy w Warszawie, posiada oddziały na terenie całej Polski (patrz na mapkę). Zadaniem oddziałów jest z jednej strony skup ryby (w oddziałach — gdyńskim i szczecińskim — morskiej, w innych — słodkowodnej), z drugiej rozprowadzenie połowów po najdrobniejszych nawet ośrodkach konsumcji. Dla ułatwienia sobie pracy oddziały mają w terenie szereg agentur. Np. Oddział Morski w Gdyni posiada agentury w Łebie, Darłowie, Słupsku Elblągu i Kołobrzegu.

Prócz sprzedaży hurtowej, prowadzonej zazwyczaj przez oddziały i agentury, „Centrala Rybna" zorganizowała ogromną sieć własnych punktów sprzedaży detalicznej. Sklepy „Centrali Rybnej" znajdują się prawie we wszystkich większych miastach Polski. W niektórych jest ich nawet po kilka.

Troską „Centrali Rybnej" jest również zdobycie rynków zagranicznych. Import ryby, którą mamy w pewnych okresach w nadmiarze, przynosi nam cenne dewizy. W chwili obecnej wysyłamy świeżego i solonego dorsza do Austrii, a mrożoną rybę słodkowodną do Czechosłowacji.



Począwszy od bieżącego numeru rozpoczynamy drukowanie cyklu artykułów omawiających podstawowe wiadomości o żeglarstwie morskim. Cykl ten ma na celu ogólne przygotowanie uczestników kursów letnich, szczególnie kursu przodowników wychowania morskiego do ćwiczeń praktycznych i zwrócenie im uwagi na różne zagadnienia z dziedziny żeglarstwa.

Artykuły te nie zastąpią, ze względu na pobieżne ujęcie tematu, dobrego podręcznika żeglarskiego; tym bardziej nie nauczą one nikogo żeglować. Chodzi o to, aby przyszły kursant przeczytawszy pilnie wszystkie artykuły — nagromadził „w sobie" szereg wątpliwości i rozpalił swą ciekawość teraz — a ugasił ją dopiero na kursie. Z drugiej strony — przyswojenie pewnej sumy terminów i wiadomości z dziedziny żeglarstwa będzie dla przyszłego kursanta znaczną pomocą przy nauce żeglowania.

Cykl będzie obejmował cztery artykuły, które będą zamieszczane w czterech kolejnych numerach „Żeglarza": lutowym, marcowym, kwietniowym i majowym, według następującej kolejności:

1. Statki żaglowe (rodzaje ożaglowania, budowa, wyposażenie).

2. Podstawowe wiadomości o teorii żeglowania.

3. Manewry pod żaglami.

4. „O czym każdy żeglarz wiedzieć powinien" (prawo drogi, krótkie uwagi o pogodoznawstwie i t. d.).

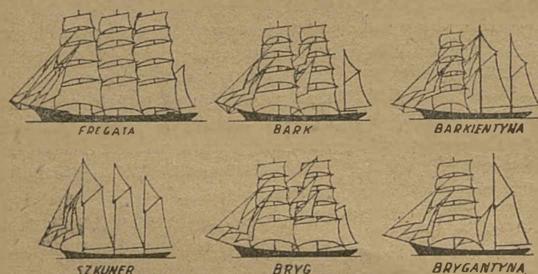
Jeżeli który z pilnych a niecierpliwych przyszłych „zdobywców mórz" — nie czekając lata — weźmie się już teraz do „wertowania" podręczników żeglarskich — tym lepiej. Należy tylko życzyć mu w tym wypadku „dobrego wiatru".

Statki żaglowe

Przeczytawszy powyższy tytuł — Czytelnik w wyobraźni widzi wielkie żaglowce przemierzające morza i oceany. Nikomu nie przyjdzie na myśl, że mała, niepozorna żaglowa łódź rybacka też jest statkiem żaglowym.

Statki żaglowe różnią się między sobą wielkością, budową i rodzajem ożaglowania. Niektóre typy (rodzaje) statków przeszły — lub przechodzą do historii, inne spotykamy stale — do dnia dzisiejszego: nieliczne, pełne romantyzmu morskiego fregaty, zwinne szkunery, no i przede wszystkim różnego rodzaju jachty. (rys. 1 i 2 oraz fot.).

Zamieszczone sylwetki różnych typów statków żaglowych powinny zaspokoić ciekawość licznych naszych Czytelników.



Rys. 1. Ważniejsze rodzaje dużych żaglowców.

W każdym statku żaglowym odróżniamy: kadłub i osprzęt (takielunek). Zapoznajmy się najpierw z kadłubem, czyli właściwą konstrukcją pływającą.

KADŁUB STATKU. — Wielkie żaglowce a czasem i jachty miewają kadłuby stalowe. Przeważnie spotyka się u żaglowców kadłuby drewniane (wypiera je stopniowo stal).

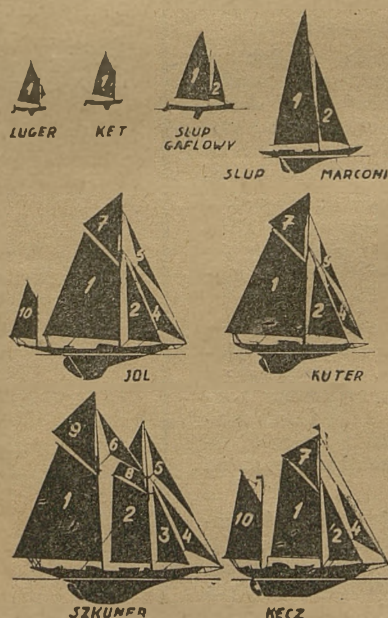


Kadłub każdego statku składa się z t. zw. szkieletu i poszycia. Szkielet kadłubów drewnianych jest zbudowany z najmocniejszych gatunków drzewa (dębina). Składa się on z podłużnych i poprzecznych wiązań nadających poszyciu potrzebną sztywność. Maszty, ster i główne części osprzętu są zmocowane ze szkieletem.

Podstawową częścią szkieletu jest kil — t. zn. belka, ciągnąca się przez całą długość statku. Na dziobie umocowana jest inna belka, silnie połączona z kilem, zwana stewą przednią lub dziobnicą. Od strony rufy mamy stewę tylną (tylnicę) — jeżeli rufa jest ostra lub też przy ściętej rufie t. zw. pawęż. Od kilu na boki odchodzą t. zw. żebra, zmocowane ze sobą wzdłużnikami t.j. listwami biegnącymi wzdłuż i dennikami — łączącymi żebra z kilem. Pokładniki poprzeczne i wzdłużne oraz cały szereg złącz szkieletowych uzupełniają konstrukcję szkieletu. Nazwy i wygląd poszczególnych części szkieletu podane są na rys. 3.

Szkielet jest pokryty t. zw. poszyciem, składającym się z wąskich i długich desek, zwanych klepkami. Przymocowane są one do szkieletu za pomocą nitów (miedzianych lub żelaznych cynkowanych). Istnieją następujące systemy poszycia drewnianego:

a) karawelowy („na styk". „do czoła") — rys. 3 a.
b) zakładkowy — rys. 3 b.
c) ukośny (diagonalny) — rys. 3 c.

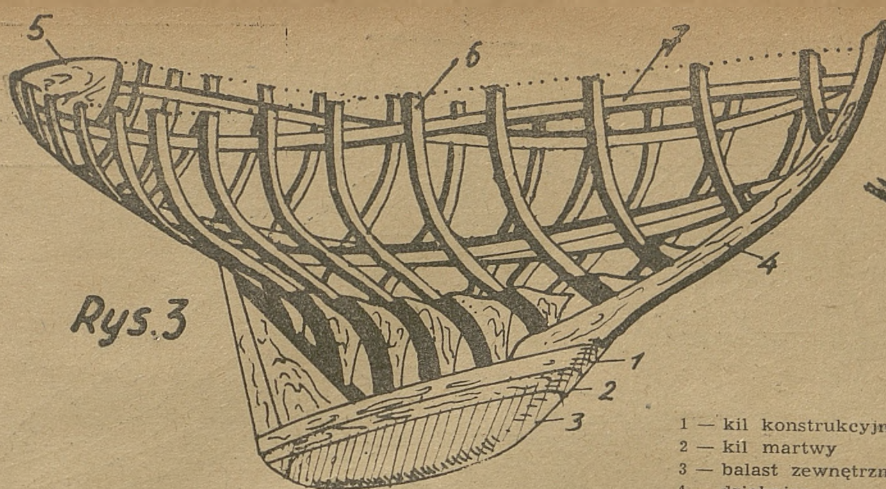


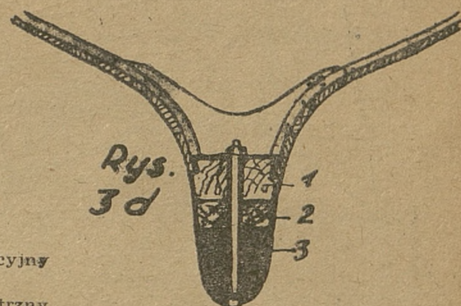
Nazwy żagli:

1 — grot
2 — fok
3 — sztafok
4 — kliwer
5 — latacz
6 — stensztaksel
7 — topsel
8 — fortopsel
9 — grot-topsel
10 — bezan

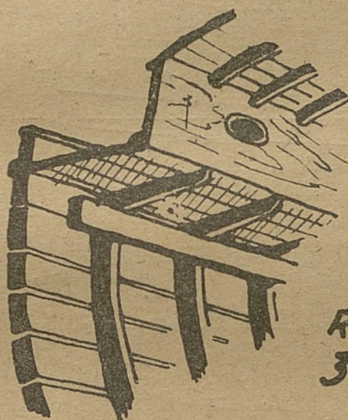
Uwaga: ożaglowania typu „luger" i „kuter" nie należy mylić z jednostkami rybackimi o tej samej nazwie.

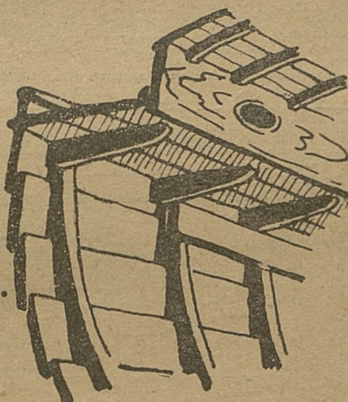
Rys. 2. Rodzaje ożaglowania jachtów.

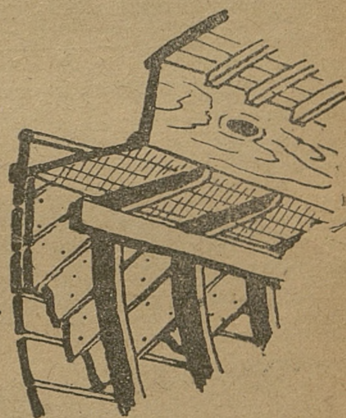




1 — kil konstrukcyjny
2 — kil martwy
3 — balast zewnętrzny
4 — dziobnica
5 — pawęż
6 — żebra
7 — wzdłużniki







Pokład układa się z wąskich, grubych desek tak jak zwykłą podłogę. Burty i pokład muszą być wodoszczelne.

U jachtów oprócz kila konstrukcyjnego umocowana bywa do spodu kadłuba duża płaszczyzna obciążona od dołu balastem (zwykle ołowiem). Zadaniem jej jest zwiększenie stateczności jednostki oraz zwiększenie bocznego oporu. Płaszczyznę tę nazywa się również — kilem (patrz rys. 3 d).

OSPRZĘT STATKU — to jego omasztowanie, olinowanie i żagle.

Termin „omasztowanie" oznacza nie tylko maszty, ale także wszystkie drzewa pomocnicze, służące do rozpinania żagli, jak gafle, bomy, bukszpryty, reje i t. p.

W zależności od wielkości i rodzaju, statek może mieć jeden lub więcej masztów (patrz rys. 1 i 2).

Nazwy poszczególnych części omasztowania podane są na rys. 4. Dla uproszczenia wzięto za przykład jednomasztowy jacht typu kuter.

Mówiąc o olinowaniu statku, mamy na myśli wszystkie liny (często także łańcuchy) służące do umocowania omasztowania, podnoszenia i opuszczania żagli oraz do kierowania nimi. Odróżniamy olinowanie stałe, półstałe i ruchome.

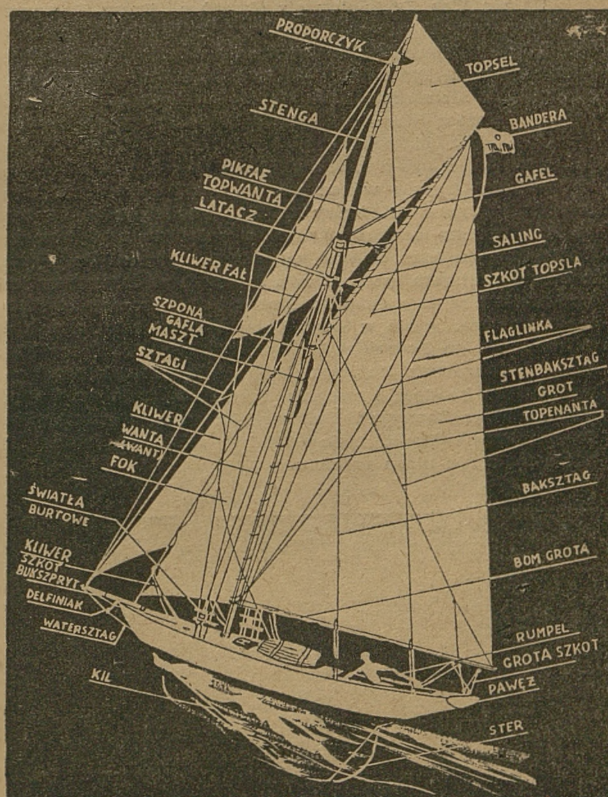
Do olinowania stałego należą: wanty i stenwanty podtrzymujące maszt z boku; sztagi (przednie i tylne) podtrzymujące maszt od przodu lub od tyłu; watersztagi i waterbaksztagi podtrzymujące bukszpryt (patrz rys. 4). Na olinowanie stałe używa się sztywnych lin stalowych lub łańcuchów (na watersztagi i waterbaksztagi), wyjątek stanowią szalupy, gdzie na wanty i sztagi mogą być użyte liny roślinne.

Olinowanie półstałe — to topenanty (podtrzymujące nok bomu) i baksztagi (podtrzymujące maszt skośnie od tyłu). Topenanty i baksztagi są zrobione częściowo z giętkich lin stalowych — a częściowo z lin roślinnych.

Olinowanie ruchome — służy do podnoszenia i opuszczania żagli oraz do kierowania nimi. Najważniejsze z nich to fały, t. j. liny służące do podnoszenia i opuszczania żagli i szkoty — za pomocą których nadaje się żaglom odpowiedni kąt w stosunku do wiatru. (rys. 4).

Ożaglowanie — jest różne w zależności od rodzaju statku i jego wielkości. Na rys. 2 podane są nazwy żagli i ich kształt.

Osprzęt (takielunek) omówiony wyżej odnosi się tylko do mniejszych statków żaglowych. Osprzęt statku dużego, jakim jest np. „Dar Pomorza", jest znacznie bardziej skomplikowany (patrz rys. na str. 42).

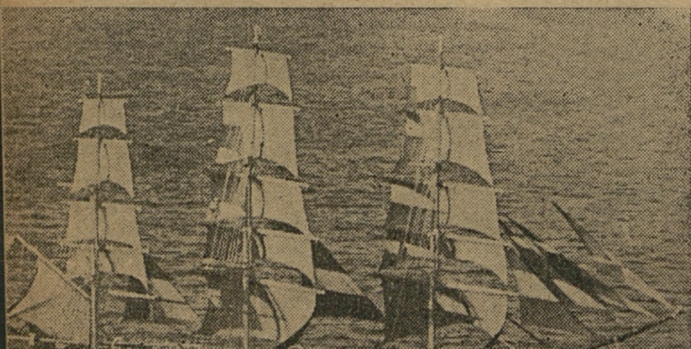


Rys. 4 Osprzęt jachtu typu kuter.

Dokładne dane techniczne „Daru Pomorza" zawierać będzie jeden z najbliższych odcinków działu „Polska Flota Handlowa".

Statek szkolny „Dar Pomorza"

Któż z Was Czytelnicy nie słyszał o „Darze Pomorza"? Któż go nie widział choćby tylko w kinie lub na ilustracji? Piękny, biały, smukły „Dar Pomorza". Zbudowano go w 1909 roku na stoczni Blohm & Voss w Hamburgu, jako jednostkę szkolną dla niemieckiej marynarki handlowej. Nazywał się wtedy „Prinzess Eithel Friedrich". Pierwsza wojna światowa przerywa jego pływanie pod niemiecką banderą. Podczas wojny zakotwiczony w Kiel służy jako koszary dla marynarzy. W 1919 roku fregatę w ramach reparacji wojennych otrzymuje Rząd Francuski, który z kolei przekazuje ją baronowi de Foreste jako odszkodowanie za parowiec zarekwirowany i zatopiony podczas działań wojennych. Baron de Foreste nosi się z zamiarem przerobienia żaglowca na luksusowy jacht lecz nie ma na to pieniędzy. Statek przechrzczony na „Colbert" stoi bezczynnie w Saint Nazaire aż do roku 1929, kiedy to zakupuje go Pomorski Wojewódzki Komitet Floty Narodowej i ofiarowuje Państwu. W grudniu 1929 „Colbert" podnosi polską banderę i zmienia nazwę na „Pomorze" a później na „Dar Pomorza". Podczas holowania z Saint Nazaire do Nakskow w Danii, gdzie miał być dokonany remont, statek o mało nie ulega rozbiciu.



Po wbudowaniu motoru, remoncie i dokonaniu odpowiednich przeróbek na stoczni w Nakskow — „Dar Pomorza" przybywa 30 lipca 1930 roku do Gdyni, gdzie odbywa się uroczyste poświęcenie go i przekazanie Państwowej Szkole Morskiej. Od tego czasu odbywa coroczne pracowite rejsy z uczniami P. S. M. Pod dowództwem kapitana ż. w. Konstantego Matyjewicz-Maciejewicza (obecnego dyrektora PSM w Szczecinie) odwiedza dziesiątki portów przebywając tysiące mil morskich i reprezentując godnie polską banderę na wszystkich nieomal krańcach naszego globu. Z większych podróży trzeba przedewszystkim wspomnieć o odbytym w latach 1934/35 słynnym rejsie naokoło świata. Wybuch wojny w 1939 roku zastaje „Dar" na Bałtyku. Znalazłszy schronienie w Szwecji statek zostaje internowany i powraca do kraju dopiero w r. 1945.

I znów pracuje dzielny staruszek nad wychowywaniem przyszłych marynarzy i oficerów Marynarki Handlowej. Obok uczniów Państwowych Szkół Morskich pływają na jego pokładzie także jungowie z PCWM. Komendantem „Daru Pomorza" jest kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski, wychowanek Szkoły Morskiej.

Obecnie „Dar" przechodzi doroczny zimowy remont. Nabiera sił. Gdzieś w kwietniu opuści gościnny basen stoczni i uda się w nową podróż szkolną.

OBJAŚNIENIA DO PLANÓW STATKU:

1) bukszpryt, 2) fokmaszt, 3) grotmaszt, 4) bezanmaszt, 5) umywalnie, 6) magazyny, 7) pomieszczenia załogi stałej, 8) kocioł centralnego ogrzewania, 9) pomieszczenia uczniowskie 10) zenza, 11) magazyny, 12) motor pomocniczy, 13) sala wykładowa, 14) pomieszczenia oficerów i apartamenty kapitana statku, 15) światła burtowe, 16) kabestan, 17) kuchnia, 18) jolka, 19) motorówka kapitana, 20) szalupy motorowe, 21) ręczna pompa zenzowa, 22) luk świetlny maszynowni, 23) ster, 24) kabina nawigacyjna, 25) ster awaryjny.

LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO

(REPORTAŻ)

W numerze niniejszym rozpoczynamy drukowanie cyklu reportaży z życia Uczelni Morskich Wybrzeża. W ten sposób Czytelnik będzie miał okazję zapoznać się ogólnie ze szkolnictwem morskim, co może przyczynić się do sprecyzowania sobie przez Niego kierunku dalszej nauki lub studiów. Szczegółowe warunki przyjęcia do wszystkich Uczelni Morskich podamy w majowym numerze „Żeglarza".

Jedziemy autobusem z Gdyni do Wrzeszcza, tutaj bowiem mieści się Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego t. zw. „Conradinum", uczelnia mająca za zadanie kształcenie techników dla przemysłu stoczniowego. Podlega ona, podobnie jak Szkoły Morskie i Szkoły PCWM — Ministerstwu Żeglugi. Nazwa „Conradinum" pochodzi od imienia magnata gdańskiego hr. von Conradi, który był parę wieków temu fundatorem kilku młodzieżowych zakładów naukowych.

Gmach od zewnątrz sprawia wrażenie raczej średniowiecznego pałacyku niż szkoły. Wchodząc do wnętrza napotykamy chłopców ubranych w czyste robocze fartuchy. Na zapytanie, czy są zadowoleni ze swej szkoły odkrzykują zgodnie, iż w „budzie" jest „morowo". Widać, że są zżyci ze swą uczelnią. Profesorowie (są to w większej części wykładowcy Politechniki Gdańskiej) bardzo chwalą uczniów za ich zachowanie i zapał do nauki.

W szkole i w internacie panuje miła koleżeńska atmosfera. Uczelnią kieruje dyrektor Aleksander Potyrała — człowiek wielkiej wiedzy i niespożytej energii, który „Conradinum" zorganizował z niczego, „postawił na nogi" i prowadzi na wysokim poziomie fachowym i wychowawczym.

Jedną z najpopularniejszych postaci szkoły jest uczeń Kryszczuk, syn rolnika wykazujący wyjątkowo wielkie zdolności w kierunku mechaniki.

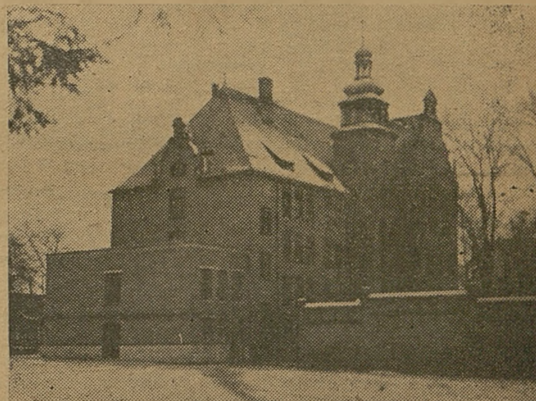
Urządzenia szkoły świadczą dobitnie jak wielka jest troska przełożonych o jej należyte wyposażenie. Sala fizyczna zaopatrzona we wszelkie potrzebne przyrządy oraz ekran do wyświetlania filmów. Laboratorium fizyczne szczyci się posiadaniem wielu precyzyjnych aparatów. Kuźnie i warsztaty skompletowane wspólnym wysiłkiem uczniów i profesorów.

Przy szkole znajdują się internaty obowiązkowe dla wszystkich. Pokoje mieszczące po kilku uczniów są czyściutkie i sprawiają miłe wrażenie swymi równo zaścielonymi łóżkami. Dyscyplina panuje wszędzie wzorowa. Uczniom nie wolno przebywać w izbach podczas zajęć szkolnych. Dozwolone jest natomiast przebywanie w świetlicach, które są zradiofonizowane, zaopatrzone w modele i przekroje statków. Tam też uczniowie odrabiają lekcje oraz spędzają większość wolnego czasu, gdyż wyjście dozwolone jest tylko dwa razy w tygodniu. Do większych zebrań lub zabaw towarzyskich służy reprezentacyjna aula. W chwilach wolnych od zajęć chłopcy zajmują się redagowaniem gazetki ściennej „Młody Okrętowiec", pracą w kołach organizacyj młodzieżowych oraz sportem. Drużyna koszykarzy „Conradinum" zdobyła mistrzostwo okręgu gdańskiego.

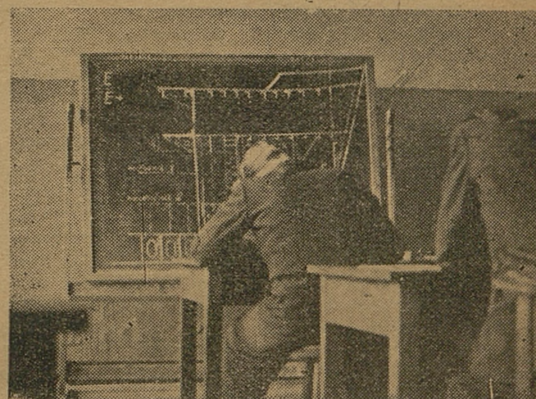
Nauka stoi tu na bardzo wysokim poziomie i dlatego były wypadki opuszczenia Liceum przez paru uczniów pierwszego roku właśnie z powodu braku wymaganych wiadomości. Pięćdziesiąt sześć przedmiotów wykłada się przez 3 lata po 42 godziny tygodniowo. Ukończywszy I rok uczniowie praktykują 8 miesięcy w zakładach przemysłowych w głębi kraju, po II roku pracują w stoczniach, zaś po III roku pływają dwa miesiące na polskich statkach. Po ukończeniu Szkoły uczniowie otrzymują tytuł i uprawnienia technika okrętowego. Liceum kształci uczniów w zakresie trzech specjalności: maszynowej, budowy kadłubów i elektrotechnicznej. Warunkiem przyjęcia do Liceum jest posiadanie małej matury i ukończenie kursów pracy morskiej PCWM.

Po wizycie w „Conradinum mamy pewność, iż przez jego pracę uzyska Polska wielu tak obecnie nam potrzebnych zdolnych fachowców stoczniowych. Na pewno znajdą się też wśród nich liczne zastępy „pecewuemiaków" i czytelników „Żeglarza".

Wiesław Andrzejewski



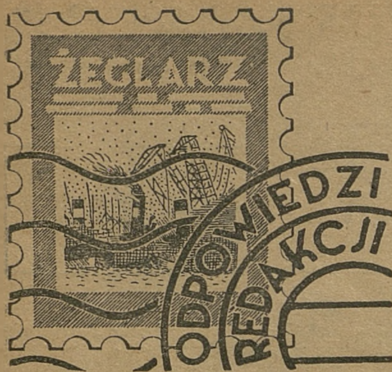
„Conradinum". Widok ogólny głównego budynku.



Wykład architektury okrętowej.
Na tablicy rysunek dziobowej części statku handlowego.



Piękna świetlica umila wolne chwile.



A. Z. M. Oddział w Krakowie. Z nadesłanej noweli nie skorzystamy. Niemniej dziękujemy za pamięć i przesyłamy pozdrowienia.

Jerzy Rzepkowski, Olsztyn. Uwagi zawarte w Waszym liście są wysoce słuszne. Niestety, nie jesteśmy w stanie pokonać narazie trudności, jakie wyłaniają się w związku z proponowanym przez Was rozbudowaniem działu „Polska Flota Handlowa". Prócz chronicznego braku miejsca, na przeszkodzie stoi przede wszystkim niemożność zdobycia kompletu potrzebnych planów i danych technicznych. Redakcja docenia jednak całkowicie doniosłość modelarstwa okrętowego i dlatego od bieżącego numeru przywraca ten dział na stałe. Dziękujemy za pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

Włodzimierz Skrynnyk, Rzeszów. — Skrót H. M. S. (His Majesty Ship) jest angielskim odpowiednikiem polskiego O. R. P. (Okręt Rzeczypospolitej Polskiej) i znaczy tyle co „Okręt Jego Królewskiej Mości". Skróty powyższe umieszcza się przy nazwach okrętów wojennych (np. O.R.P. „Błyskawica", H.M.S. „Nelson"). Korweta był to w okresie flot żaglowych niewielki lecz szybki okręt wojenny używany do zwiadów i łączności. Obecne korwety są to niezbyt duże (ok. 1000 t.) jednostki wojenne, przeznaczone do ochrony konwojów przed okrętami podwodnymi. Typ ten powstał podczas ubiegłej wojny. Załogi na statkach handlowych zmieniają się bardzo często, po każdym prawie rejsie ktoś odchodzi, ktoś inny przychodzi na jego miejsce. Prócz „starych, przedwojennych" marynarzy pływa również wielu młodych, którzy swoją karierę na morzu rozpoczęli dopiero w ostatnich latach. Owszem, pierwsze trzy numery „Żeglarza" można jeszcze otrzymać w Administracji. Kosztują one 24 zł.

Piotr Sikora, Kraków. Oceniamy Wasz zapał, ale „Zawisza Czarny" jest już bardzo starym statkiem (ma 45 lat) i jego remont nie opłaca się. Kadłub jest spróchniały, motor do niczego, takielunek nie do użytku — lepiej myśleć o nowej jednostce, która by podjęła piękną tradycję „Zawiszy Czarnego".

Marian Kocząb, Słocin. Oczekujemy przesyłki z modelem „Lewanta". Pozdrowienia.

„Pogrążony w smutku przyjaciel „Żeglarza". Satyra ostra ale słuszna. Bijemy się w piersi: macie rację.

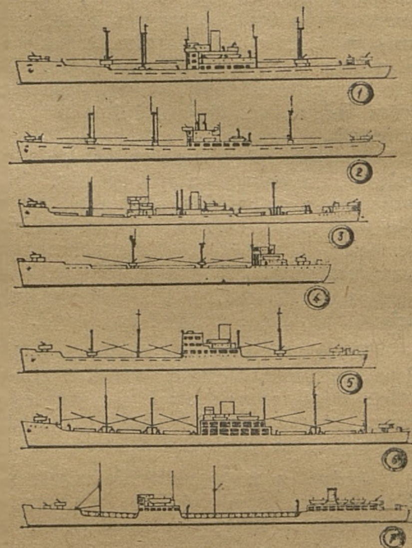
Bogdan Sarnowicz, Bytom. Owszem, współpracownik „Żeglarza" p. M. Pluciński jest osobą o którą Wam chodzi. Kajak typu P. 7 jest jego konstrukcją.

Mieczysław Weber, Szczecin. Chętnie prześlemy Wam szkic masztu i bomu, ale musimy wpierw od Was otrzymać rysunek kajaka wraz z jego przekrojami poprzecznymi. Umiejętność pływania jest zasadniczo koniecznym warunkiem przyjęcia do PCWM. Dane „Daru Pomorza" znajdziecie na str. 42, o „Darze Żoliborza" pisaliśmy w poprzednim n-rze „Żeglarza".

Edward Szlachcikowski, Złotów. O „Zewie Morza" i o flocie handlowej można znaleźć szczegóły w poprzednim numerze „Żeglarza". O „Darze Pomorza" piszemy na str. 42. bieżącego numeru. W sprawie nabycia wydanych n-rów „Wiatru od Morza" zwróćcie się z zapytaniem do redakcji „Dziennika Bałtyckiego", Gdynia, Mściwoja 9.

Bolesław Kozicki, Złotów. Spływ regatówką jest nie tylko niepraktyczny ale i niebezpieczny. Na dolnej Wiśle przy sztormowym wietrze powstaje duża fala. Władze portowe zaś wymagają od jednostki pływającej co najmniej 40 cm. wolnej burty. Nie ma też gdzie umieścić ekwipunku. S/s „Cieszyn" zatonął w 1940 r. zatopiony przez samoloty. Owszem, latarniowce mają swój własny napęd. Liczba załogi zależy od wielu okoliczności, zwykle waha się od 8—15 ludzi.

Antoni Pieniążek, Uchanie. Podczas ubiegłej wojny powstała konieczność szybkiego budowania nowych statków handlowych w celu zastąpienia tonażu topionego w ogromnych ilościach przez niemieckie okręty podwodne. W tym celu opracowano kilkanaście standartowych typów, które w wielkich seriach budowano głównie na stoczniach amerykańskich (artykuł na ten temat ukaże się wkrótce w „Żeglarzu"). Do najbardziej znanych i popularnych typów statków seryjnej wojennej budowy należą: typ „Victory" (rys. 1), typ „Liberty" (rys. 2), typ „Empire" (rys. 3), typ „C-1" (rys. 4), typ „C-2" (rys. 5), typ „C-3" (rys. 6) i tankowiec typu „T-2" (rys. 7). Drobnicą



nazywamy różnorodny towar przesyłany zwykle w drobnych stosunkowo partiach i zazwyczaj opakowany bądź w worki, bądź w skrzynie, kartony czy też związany w bele, wiązki i t. p. Od tego „drobnicowiec" — statek przystosowany do przewożenia zbiorowych partii takich właśnie ładunków.

W. Żaboklicki, Janowo. „Metereologię dla marynarzy" otrzymać możecie za zaliczeniem pocztowym — wysyłając zamówienie pod adresem W. Zubrzycki, Ustka pow. Słupsk, ul. Żeromskiego 11. Pozdrowienia.

(Dokończenie ze str. 33)

okresie letnim szlak północny i wykorzystać go do rejsów w ciągu jednego takiego okresu bez zimowania. Po kilku nieudanych wyprawach w okolice polarne, jak słynna ekspedycja „Czeluskina", prof. Szmidtowi udało się po raz pierwszy bez zimowania przepłynąć z morza Białego do cieśniny Beringa w roku 1932. Ten wielki sukces nie rozwiązał jednak całego problemu, gdyż dla dobrego funkcjonowania żeglugi na tym szlaku konieczne było, by statek mógł w ciągu jednego sezonu letniego przebyć szlak północny tam i z powrotem. W r. 1937 parowiec „Morsowjet" z ładunkiem 2,300 ton przeszedł drogę północną w ciągu jednego sezonu tam i z powrotem. Za nim podążyły dziesiątki innych statków z towarami dla ludów dalekiej Północy.

Wybudowano specjalne typy statków arktycznych zdolnych do pokonywania naporu lodu, a ponadto całe flotylle silnych lodołamaczy zabezpieczających utrzymanie tej drogi w stanie wolnym dla żeglugi. Tysiące ton ładunków przechodzi wzdłuż północnego wybrzeża ZSRR w jedną i drugą stronę. Żegluga na morzach północnych podniosła gospodarczo i kulturalnie poziom ludów Dalekiej Północy Związku Radzieckiego i połączyła w jedną całość odległe krańce kraju. Wielka Droga Północna została wprzęgnięta do pracy nad podniesieniem dobrobytu i potęgi Z.S.R.R.

Józef Wójcicki

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Z wydanych w okresie od maja 1946 do grudnia 1947 numerów „Żeglarza" — 4 (październik 46) oraz 5—6 (listopad — grudzień 46) wyczerpały się. Pozostałe 13 numerów jest jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości. Cena 130 zł.

ZDJĘCIA: F. Staszewski, A. Pluciński, J. Miciński, SIB.
RYSUNKI: S. Woźniak, A. Pluciński, S. Sierecki, W. Zaleski, D. Bogucki, E. Skobodziński.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20. W-09946

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 2. 48. 10.000 Nr. 191